Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

199 175 PTAS



Aviación de turismo ■ Martin B-57
Escuadrones de la RAF ■ Aerolíneas Argentinas y AVIANCA

ROYAL AIR FORCE
206
C

Editorial Delta, S.A.

Aviación civil

Aviación de turismo

Los aviones ligeros actuales son mucho más resistentes, eficientes y fáciles de pilotar que aquellos de los años treinta y de la inmediata posguerra. En aquella época dorada, literalmente cientos de biplazas de esta categoría salían cada año de las líneas de fabricación.

La escena de los aviones ligeros privados está dominada por dos constructoras estadounidenses, Piper y Cessna, que han estandarizado sus gamas de modelos a fin de conseguir la forma de producción más económica. Además, han formalizado acuerdos de producción en otros países, asegurándose las ventajas políticas y económicas de utilizar mano de obra e instalaciones locales. Por ejemplo, Cessna tiene un subcontratista francés, Reims Aviation, que construye la mayoría de sus modelos monomotores y los vende en Europa, África y Oriente Medio. Piper tiene acuerdos de producción bajo licencia en Brasil con la EMBRAER y ha establecido una línea de producción en Polonia para su bimotor ligero Seneca.

Con pocas excepciones, el grupo actual de monomotores ligeros está compuesto por aviones de construcción íntegramente metálica, con tren de aterrizaje triciclo y un nivel de acabados interiores similar al de cualquier automóvil de lujo. Sus precios son también de postín. Incluso un biplaza de entrenamiento básico, como un Cessna 152, puede costar de 30 000 a 40 000 dólares antes de la instalación de radios y equipos de navegación. Si se es más ambicioso, un Cessna 210 Turbo Centurion con sólo la aviónica básica cuesta ya unos 156 000 dólares, que puede ser más si se le instalan complementos opcionales como un radar meteorológico con presentación en color, sistema de navegación de área o radioaltímetro. Así, no sorprende que la patente recesión económica haya ayudado a disminuir el número de aviones ligeros privados vendidos por las principales constructoras.

A pesar de los elevados desembolsos que requieren. los aviones de primera mano, las «tres grandes» del sector (léase Beech, Cessna y Piper) sirvieron alrededor de los 1 500 monomotores durante 1983, sin contar los aviones agrícolas. En el extremo más modesto de la gama, sólo Cessna construye actualmente un entrenador biplaza (el Modelo 152) y Beech suspendió la producción de su Modelo 77 Skipper de ala baja en 1982, seguida de

El Piper PA-28 Warrior II es un típico ejemplo de la política de la compañía de producir cuatriplazas de coste moderado y prestaciones adecuadas. El avión básico presenta tren de aterrizaje fijo, con ocho opciones electrónicas diferentes para los dos modelos principales, el Custom Warrior II y el Executive Warrior II (foto Piper Aircraft).





El Cessna Modelo 170 posee la doble distinción de constituir la serie de aviones ligeros más vendida de todos los tiempos y también de ser una de las gamas de aviones más amplias. El avión de la fotografía es un Modelo R172 Hawk XP.



La serie de monoplanos Rallye de turismo y entrenamiento se halla en producción a cargo de SOCATA en Tarbes, al sur de Francia. Se han construido versiones con motores de 90 a 235 hp y la producción total excede los 3 300 ejemplares. El de la fotografía es un Rallye 150T, de cuatro plazas y con un motor Lycoming O-320 de 150 hp.

Piper con su PA-38 Tomahawk seis meses más tarde. De hecho, el mercado de la aviación ligera privada está prácticamente saturado, debido en gran parte a que los aviones que hoy se construyen pueden operar con eficiencia durante unos 20 años en los parques de los aeroclubes. Además, los costes de los programas de enseñanza se han multiplicado a consecuencia del crecimiento de los precios de los carburantes y de los propios aviones, lo que a su vez ha jugado en contra de la expansión de los aeroclubes y escuelas de vuelo.

Pero pese a la presión económica existe todavía un gran número de escuelas que imparten unos cursos muy profesionales para pilotos privados. Las principales constructoras se han apercibido del hecho de que un alumno que aprende a volar en un modelo dado de avión luego, en el momento de adquirir su propio aparato, suele optar por el mismo tipo. La constatación de ello a empujado a Cessna a crear sus propios Centros de Pilotos Cessna, y a que Beech y Piper erijan escuelas de vuelo similares con planes bien estructurados en los que se enseña a los alumnos con aviones de la propia compañía. En ciertos aspectos, ello ha dejado en desventaja a las constructoras europeas, pero en el Viejo Continente existe un sentimiento de lealtad hacia los entrenadores Robin y SOCATA, y muchos clubes emplean la serie Robin DR.400, construida de madera y tela y derivada de los Jodel.

Producción mundial

Si bien las constructoras estadounidenses han logrado penetrar a gran escala en la mayoría de mercados mundiales, existen también muchos países con notables industrias propias que ofrecen una amplia gama de aviones ligeros turísticos. En Gran Bretaña, la producción de aviones ligeros cayó en picado tras el cierre de la firma Beagle en 1969. Desde entonces, la producción ha quedado restringida a los biplazas de ala baja T67, construidos por la Slingsby Aircraft. En Italia, empero, los eroclubes cuentan con un fuerte respaldo estatal y se benefician de importantes programas de reequipamiento, a base principalmente de los modelos autóctonos Partenavia Oscar Charlie, un cuatriplaza de ala alta, y el SIAI-Marchetti S.205, que es un cuatriplaza ligero con tren de aterrizaje triciclo retráctril y un motor Avco Lycoming de 180 hp. La nación más influyente en este campo es Francia, que ha ayudado a sostener pequeñas empresas del sector mediante el apoyo estatal a los aeroclubes. Ello ha dado como resultado una clásica línea de monomotores como el Piel Emeraude y el Jodel. En el caso del primero, algunos lotes de aviones han sido producidos por las empresas francesas Société Scintex, Etablissements Claude Rousseau, SCANOR y Coopavia, por la británica Garland Aircraft y la alemana occidental Binder Aviatik. El diseño básico Jodel deriva de un monoplaza (el D.9 Bébé) construido por la Wassmer y ha dado lugar al aparato de cinco plazas D.140 Mousquetaire y a la famosa serie de entrenadores y aviones de turismo cuatriplazas Robin, de excelentes acabados. En muchos aeródromos europeos pueden verse estos aviones dedicados las tardes de domingo al entrenamiento de pilotos *amateurs* o al simple vuelo de recreo.

Fuera de Europa, la construcción de aviones ligeros es mucho más marginal. En muchos países, el control del espacio aéreo está de forma casi exclusiva en manos de las autoridades militares y resulta difícil la aviación de placer a menos de que se obtengan permisos especiales o se observen reglamentos muy estrictos. Sin embargo, existen repartidas por el mundo otras constructoras de productos de alta calidad. En Australia vuela una vasta flota de aparatos Airtourer, construidos en principio por la compañía Vieta y, más tarde, por la AESL en Nueva Zelanda. Durante años, Fuji construyó en Japón el FA-200 Aero Subaru y ha exportado este cuatriplaza íntegramente metálico a países europeos. Argentina posee su propia gama de aviones Aero Boero, monoplanos de ala alta fabricados de tubos y tela que son empleados como remolcadores de veleros y entrenadores.

El alumno que termina su período de enseñanza suele embarcarse en la adquisición de un avión propio para disfrute de familiares y amigos. La elección más habitual es un entrenador o un cuatriplaza de turismo Cessna, Piper o Beech, con tren de aterrizaje triciclo fijo y un motor de unos 180 hp. Si se opta por un diseño de ala baja, el líder del mercado es la serie PA-28, construida por Piper Aircraft en Vero Beach (Florida). El PA-28 original fue el Cherokee, un avión íntegramente metálico con varios motores opcionales y una gran ala de cuerda constante. Este tipo fue modificado en varias versiones y en 1973 adoptó una nueva ala de planta trapezoidal. Hasta 1977 Piper construyó una versión básica con motor de 140 hp para el entrenamiento y el vuelo de placer, y la célula proporcionaba una interesante carga útil a medida que se incrementaba la potencia motriz. Los modelos actuales son el Warrior de 160 hp, el Archer de 180 hp y el Dakota de 235 hp, junto al Arrow IV con tren

El Partenavia P.66 Charlie es un ejemplo típico de los muchos aparatos turísticos de ala alta e íntegramente metálicos utilizados por gran número de aeroclubes. Presenta tren de aterrizaje fijo y triciclo, cuatro plazas y un motor de émbolo Lycoming O-320-H2AD de 160 hp (foto Partenavia).





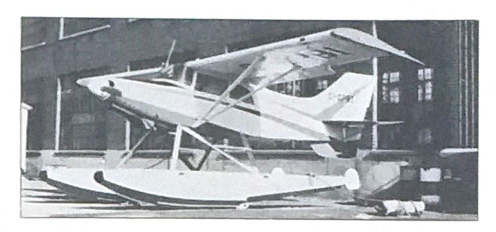
Arriba: la serie de cuatriplazas de turismo Mooney es fácilmente reconocible por su empenaje vertical en flecha negativa. Este ejemplar de matrícula sudafricana es un M.20F Executive, cuyo fuselaje es más largo que el de otros modelos y puede alcanzar los 320 km/h gracias a su motor Lycoming de 200 hp (foto R.W. Simpson).



El resultado de la colaboración entre Jean Delemontez y Edouard Joly fue la Aviation Jodel que, radicada en Beaune (Francia), se ha convertido en sinónimo de aviación ligera francesa con el paso de los años. Este avión es un Jodel D.113-3, una versión del biplaza D.112 construida en Suecia (foto Bob A. Munro).



El Gulfstream American AA-5B Tiger equipa todavía a muchos aeroclubes, si bien su producción está ya llegando a su fin. Es el ejemplar más potente de un grupo de aviones derivados del American Aviation Yankee. El Tiger monta un motor Lycoming de 180 hp y alcanza los 270 km/h (foto Bob A. Munro).



Una de las constructoras menores estadounidenses es la Maule Aircraft de Moultrie (Georgia). Sus monoplanos Maule se construyen todavía de tubos de acero y revestimiento textil, y son muy empleados en el transporte de cazadores y pescadores. El de la fotografía es un M5-210C Strata Rocket canadiense.

triciclo y retráctil y unidad de cola en «T», y su hermano gemelo el Tubo Arrow IV, con motor turboalimentado.

A partir de este nivel elemental, el piloto privado puede necesitar mayor capacidad para poder llevar a su familia a puntos remotos los fines de semana, y Piper ofrece a tal fin su modelo de seis plazas PA-32 Saratoga y una versión con tren de aterrizaje retráctil, la Saratoga SP. Ambos modelos pueden ser equipados con motores turboalimentados para mejorar el techo de vuelo, pero lo más habitual es que estos modelos sean utilizados parte del tiempo para el transporte ejecutivo en razón a su elevado desembolso inicial.

Desde Wichita (Kansas), Cessna ofrece diseños competidores de ala alta a los pilotos privados. El líder en este sentido es el cuatriplaza Cessna 172 Skyhawk, en producción desde 1956. El modelo actual, sin embargo, es bastante diferente del Cessna 172 originario. Cessna sigue una política de producir un nuevo modelo cada año; muchas veces, ese nuevo modelo consiste simplemente en el cambio del esquema de decoración de un tipo existente, pero algunos años el modelo correspondiente ha aportado innovaciones significativas. En 1960, la unidad de cola cuadrangular de Modelo 172 dio paso a unos empenajes verticales aflechados y, en 1963, el Modelo 172D fue el primero equipado con una cabina de «visión total», conseguida a base de modificar la sección dorsal trasera del fuselaje y las ventanillas de popa. Estas alteraciones de diseño e imagen son comunes en toda la gama de monomotores de la firma y han dado pie a una extensa familia de aviones muy competitiva. La compañía ha producido también el Modelo 172RG, una versión con tren retráctil del Skyhawk, los tipos utilitarios de tren clásico Modelo 180 y 185, el cuatriplaza Skylane y su contrapartida de tren escamoteable, el Modelo 182RG; los Modelos 177 y 177RG Cardinal ya no se producen pero siguen en vuelo en grandes cantidades en casi todo el mundo. Como Piper, Cessna ofrece veloces aviones de seis plazas, como el Modelo 210 Centurion y el P210 Pressurized Centurion con trenes retráctiles, el Modelo U206 Stationair, que es el equivalente directo del Piper Saratoga, y la versión alargada de ocho plazas Stationair 8.

Éxitos de Beech

La tercera de las principales constructoras estadounidenses es la Beech Aircraft, situada a unos 2 km de la factoría de Cessna en Wichita y que conserva una excelente reputación como productora de aviones ligeros de alta calidad. Beech ha construido grandes cantidades de aviones de aeroclub y de recreo, incluidos el Modelo 23 Musketeer original y el entrenador Modelo 19 Sport, así como el de tren retráctil Modelo 24R Sierra. Sin embargo, se ha labrado su reputación en base principalmente a la serie Bonanza. El Modelo 35 Bonanza fue diseñado al acabar la II Guerra Mundial y resultó único por entonces al ser un cuatriplaza íntegramente metálico para vuelo de turismo o de negocios, con tren de aterrizaje triciclo retráctil y un alto nivel de acabados interiores. Su rasgo de diseño más distintivo era la unidad de cola en mariposa (en «V»), y hasta que Beech introdujo el Modelo 33 Debonair con unidad de cola convencional cruciforme, los Bonanza en mariposa se ganaron una sólida reputación que se tradujo en unas ventas de 10 000 ejemplares. El Bonanza de cola cruciforme fue introducido también como el alargado Modelo 36 de 1968, con una gran puerta doble en el costado de estribor para facilitar el acceso a su interior, en configuración *club*. Se vendió asimismo al Bonanza A36 con motor turboalimentado Teledyne Continental IO-550-B de 300 hp, pero como ya la versión con motor atmosférico y aviónica de serie venía a costar los 240 000 dólares, las ventas de este interesante modelo han sido moderadas, con un total de 132 ejemplares entregados en 1983.

No debe caerse en la idea de que la totalidad del mercado de la aviación general está

La serie Beech Bonanza, cuya producción dura ya cuatro decenios, ha conseguido un notable éxito de ventas. Sus primeras versiones con unidad de cola en mariposa han dejado paso a un modelo de configuración más convencional conocido como F33A. Además, está también disponible una versión utilitaria y acrobática denominada F33C (foto Beech Aircraft).





Muchos aviones ligeros de época han sido restaurados por grupos de concienzudos aficionados. Este Monocoupe 110 Special fue construido en 1941 y tenía las alas acortadas para poder participar en carreras de pilones. En 1946 ganó el Trofeo Curtiss y la Carrera Aeronca, y actualmente está equipado con un motor radial Warner de 185 hp (foto R. W. Simpson).



Restaurado en estado de vuelo a principios de los años ochenta, un Beech D17S Staggerwing con matrícula británica. En esta toma se aprecia el tren de aterrizaje retráctil y los planos en decalado negativo de este modelo, elegidos para mejorar la visibilidad del piloto y también para incrementar la velocidad y la estabilidad (foto Austin J. Brown).



El equivalente francés al ubícuo biplano británico Tiger Moth es el Stampe SV.4. Diseñado y comenzado a construir en Bélgica por la Stampe et Vertongen, el SV.4 fue transferido a la SNCAN, que construyó 700 ejemplares para las autoridades militares francesas y su utilización por aeroclubes. Este Stampe lleva un motor de Havilland Gipsy Major.

dominado por las factorías de Wichita y Vero Beach. La Mooney Aircraft cuenta con un leal grupo de compradores de sus eficientes cuatriplazas de tren retráctil Modelo 201 y 231, mientras que la Maule Aircraft construye alrededor de 40 de sus aviones cada año, con estructura de tubos y revestimiento textil. La flota mundial de aviones de turismo comprende asimismo muchos Aeronca Champion, Grumman Traveler, Bellanca Viking y Globe Swift, que ya no se hallan en producción pero que siguen formando un importante núcleo de aviones bien probados al alcance del piloto privado. De las compañías europeas, muchas de ellas olvidadas, existe un gran número de aviones prácticos y fiables que todavía vuelan en cantidades notorias. Algunos de los cuatriplazas metálicos Nord Norécrin, de la inmediata posguerra, vuelan aún junto a un número importante de entrenadores de ala alta Auster. Estos últimos son aparatos consruidos a base de tubos soldados y revestimiento textil, y su gama de modelos va del J/1 Autocraft, que está equipado con tres asientos y un motor lienal Blackburn Cirrus Minor de 100 hp, al J/5V, con un motor de cuatro cilindros horizontales Lycoming O-320 de 160 hp y la sección trasera del fuselaje configurada para permitir la instalación opcional de un cuarto asiento.

Sin duda, los aviones más populares en Europa han sido los de diseño Jodel producidos por varias compañías. El Jodel D.9 Bébé originario era un avión de construcción casera creado por Edouard Joly y Jean Delemontez, y fue construido de forma comercial por la empresa francesa Wassmer durante algún tiempo. Delemontez utilizó posteriormente la característica ala Jodel, con las secciones externas dotadas de un fuerte diedro positivo, en un modelo biplaza lado a lado, el D.11, que dio paso al Ambassadeur y al Sicile, que fueron construidos por la Société Aéronautique Normande y Centre-Est Aéronautique. Esa última empresa, rebautizada Avions Robin, desarrolló un avión mucho más sofisticado denominado DR.300, que fue comercializado con una gama de motores opcionales para tareas de entrenamiento, vuelo de aeroclub y turismo. Su sucedor, el DR.400, presentaba la inusual característica de que la cubierta de la cabina se deslizaba hacia adelante; todas estas variantes tardías del Jodel contaban ya con tren de aterrizaje triciclo. Si bien la producción del DR.400 ha concluido prácticamente, existen todavía cientos de aviones de esta serie en vuelo en toda Europa y siguen ofreciendo buenas prestaciones y precios de explotación interesantes.

Aviones de época

Hay quienes disfrutan todavía más del vuelo de recreo pilotando viejos aviones ligeros de la época de la II Guerra Mundial e incluso de la preguerra, si bien a veces resulta bastante costoso mantenerlos en buen estado o en condiciones mínimas de vuelo debido a la escasez de piezas de recambio. Vuelan todavía en Gran Bretaña y Estados Unidos un número respetable de biplanos de Havilland Tiger Moth, junto con el modelo similar Stampe SV.4C, que fue diseñado en Bélgica y construido en Francia por Nord. Muchos de los aviones de posguerra construidos de madera, como el Miles Messenger, cuyos componentes iban encolados, han desaparecido en su práctica totalidad, aunque grupos de esforzados aficionados han conseguido a veces con ellos auténticos milagros; ello es especialmente cierto en EE UU, donde resulta más fácil la obtención de fondos para difíciles y dilatados proyectos de restauración. Uno de los aviones más agradecidos en este sentido es el Beech Modelo 17 Staggerwing. Este biplano cuatriplaza de los años treita presenta tren de aterrizaje clásico retráctil y alas de decalado negativo (con el plano inferior más adelantado que el superior). Con un gran motor radial, usualmente un Pratt & Whitney Wasp Junior de 450 hp, el Beech 17 es un avión imponente para nuestros días.

Posiblemente, el grupo más exclusivo de aviones ligeros de recreo es el limitado número de aparatos de competición diseñados para el vuelo acrobático y de precisión. El más famoso de ellos es el Pitts Special, un menudo biplano de alas de perfil simétrico y, normalmente, equipado con un motor Lycoming de 180 hp, que le proporciona una excelente relación peso-potencia. Los países del este europeo han creado fenomenales aviones de esta categoría, principalmente la serie Zlin de monoplanos biplazas en tándem y los monoplazas Zlin Z.50L. Para el piloto que quiera practicar la acrobacia aérea, las grandes constructoras han desarrollado versiones especializadas de sus entrenadores de serie, entre las que se incluyen el Cessna A150 Aerobat, el Beech Musketeer Sport y la serie Champion Citabria, que es un desarrollo de la difundida familia Aeronca Champion. Como en el caso de los modestos Cessna 152 o Jodel Ambassadeur, estos aviones juegan un papel importante a la hora de atraer a más y más gente al innegable placer de volar por diversión.

Desde hace años, los entrenadores de ala baja Zlin son la montura preferida de muchos pilotos acrobáticos. Construido en Checoslovaquia, el Zlin Trener originario tenía tren fijo y era de madera, pero las versiones posteriores, como este Z.526 Trener Master, son de construcción metálica y montan tren retráctil (foto Bob A. Munro).



Martin B-57 Canberra

Cuando fue aceptado por la US Air Force, en 1950, el modelo británico Canberra debía ser un bombardero de intrusión nocturna meramente interino. Sin embargo, el B-57 de él derivado fue desarrollado para multitud de misiones y se mantuvo en servicio hasta 1981.

Al estallar la guerra de Corea, en 1950, la US Air Force necesitaba de forma desesperada un bombardero a reacción que infundiese nueva vida a su vieja fuerza de bombardeo táctico, integrada por el Douglas B-26 Invader, procedente de la II Guerra Mundial. El Invader era utilizado primordialmente como intrusor nocturno contra las líneas de suministros en Corea del Norte. Debido a su elevado índice de desgaste y pérdidas y a su número relativamente escaso, se necesitaba un sustituto a la mayor brevedad posible.

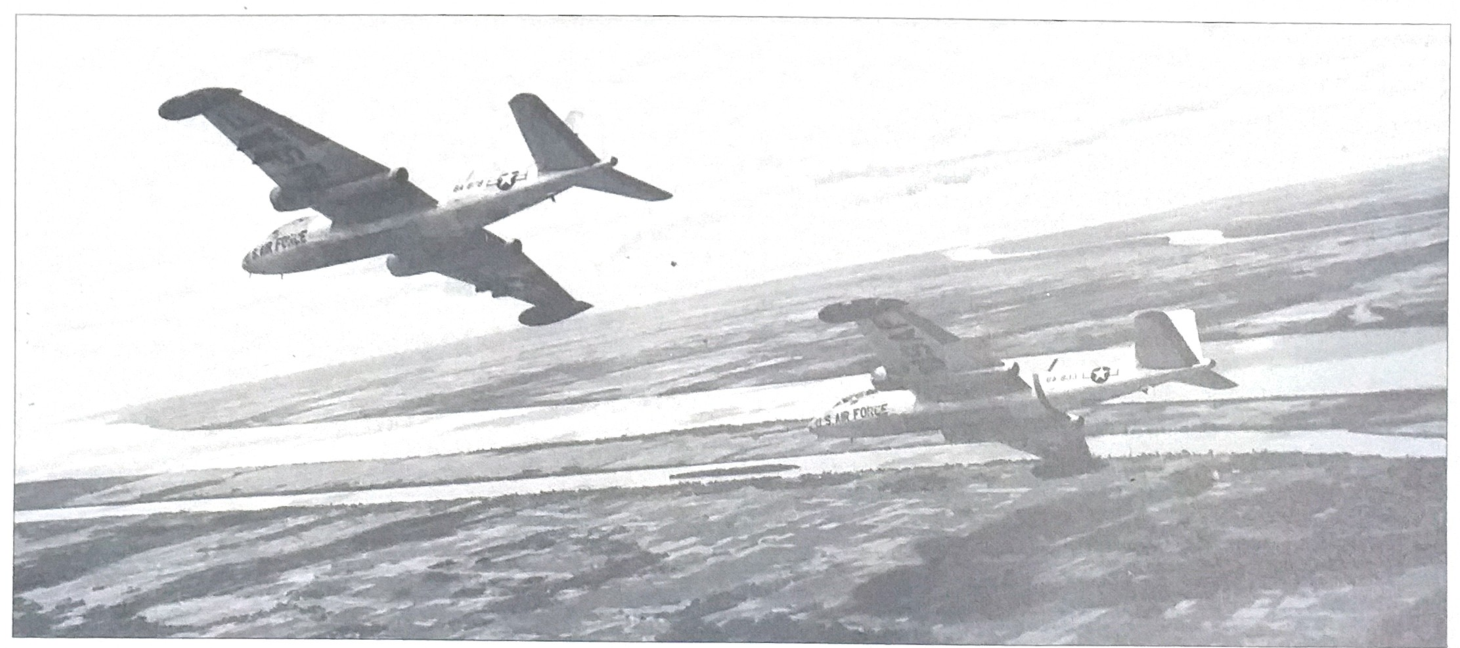
Para solventar este problema, la US Air Force pidió que el nuevo avión se basase en un diseño ya existente y bien probado a fin de acortar el plazo de entrega. Pero cuando se emitieron las especificaciones se descubrió que existían pocos aviones que se ciñesen a lo requerido. El principal candidato era el trirreactor Martin XB-51, que se hallaba en fase de evaluación como bombardero táctico. El bombardero medio cuatrirreactor North American B-45 se encontraba ya en servicio, pero resultaba limitado a causa de su filosofía de diseño estructural, propia de la II Guerra Mundial. La US Navy empleaba el bombardero de ataque embarcado North American AJ-1 Savage, un bimotor de hélice dotado con un reactor J33 en el fuselaje; su potencial de desarrollo, empero, fue considerado muy limitado.

Los diseños foráneos incluían el Avro Canada CF-100 Canuck. Su capacidad todo tiempo era muy adecuada para las misiones nocturnas requeridas, pero este caza disfrutaba de un escaso potencial de desarrollo como bombardero. Otro modelo con ciertas posibilidades era el English Electric Canberra. La USAF había enviado un grupo de expertos a Gran Bretaña ya en 1949 para asistir a los primeros vuelos del Canberra, pero la verdad es que esos expertos regresaron poco impresionados. Como había sucedido con el bombardero de Havilland Mosquito en la II Guerra Mundial, a los estadounidenses les resultaba difícil comparar el Canberra con ningún modelo norteamericano.

Los vuelos competitivos entre los diversos candidatos tuvieron lugar en la base de Andrews en noviembre de 1950 y el Canberra salió ganador al ser capaz de realizar las maniobras prescritas, y más, en el tiempo fijado. La decisión de adoptar el Canberra chocó con no poca polémica, pues no faltó quien pusiese el grito en el cielo ante el rechazo del Martin XB-51, uno de los tipos favoritos. No obstante, Martin no salió tan mal parada, pues recibió un contrato inicial para construir 250 Canberra en virtud de un acuerdo de producción con licencia suscrito con English Electric.

El Canberra respondía a las necesidades de la USAF, pero su

Dos B-57C fotografiados en el curso de una misión sobre el delta del Mekong, a mediados de los años sesenta. Excluido el despliegue inicial de 36 aviones, en las bases de Vietnam del Sur nunca hubo más de 21 bombarderos B-57, pertenecientes a los Squadrons de Bombardeo n.os 8 y 13. Sus moradas eran Bien Hoa, Tan Son Nhut y Da Nang (foto US Air Force).



El despliegue del B-57B en el Sudeste Asiático comenzó en agosto de 1964 con un total de 36 aviones. Este ejemplar, del 13.º Squadron de Bombardeo, tuvo su base en Phan Rang y luce el camuflaje táctico adoptado a raíz de las experiencias en combate.

obtención no era una solución tan fácil como en principio se había creído. Las tolerancias de producción británicas eran demasiado estrictas para las técnicas de producción en masa estadounidenses. En consecuencia, la totalidad del avión hubo de ser rediseñada para adaptarse a los procedimientos, a las dimensiones y a los niveles de producción norteamericanos. Ello no era cosa de cuatro días, y los tiempos previstos para la entrega de aviones se dilataron. Cuando todo ello se solventó, el primero de los nuevos bombarderos de producción norteamericana voló el 20 de julio de 1953, dos años y ocho meses después del día en que se elegió el modelo.

Las primeras pruebas con el B-57A fueron algo decepcionantes. Si bien las prestaciones igualaban, e incluso superaban, a las del Canberra B.Mk 2, el B-57A fue considerado inadecuado para el lanzamiento de armas aire-superficie, para el que debía ser utilizado. Ello se debía al hecho de que el visor de tiro y bombardeo hubo de instalarse detrás del parabrisas curvo de la cubierta de la cabina; esa pieza tendía a flexionarse durante los cambios rápidos de temperatura y presión propios de las maniobras de ataque al suelo. Ello suponía que resultase imposible armonizar las ametralladoras con el visor de tiro. En consecuencia, la cabina fue equipada con un parabrisas plano.

Este y otros cambios desembocaron en el B-57B, cuya principal característica distintiva era el total rediseño de la sección de proa según los cánones conceptuales imperantes por aquella época en Estados Unidos. Se adoptó una disposición en tándem para los dos tripulantes, en la que se rescataba al navegante de su incómoda posición en la sección inferior del fuselaje. Otro rasgo único del bombardero americanizado era la bodega de armas, monobloque y rotativa. Fijada a dos ejes delantero y trasero, rotaba 180 grados para exponer al flujo las bombas fijadas en su parte interior. Esta innovación eliminaba la necesidad de reducir la velocidad del B-57 cuando abría las compuertas de la bodega, inconveniente habitual en gran número de bombarderos. Esta variante incorporaba también aerofrenos en los costados del fuselaje para mejorar el control en las maniobras de descenso.

El B-57 en servicio

Las entregas a las unidades comenzaron en 1955 con el fin de equipar cuatro grupos de bombardeo y uno de reconocimiento, además de suministrar cantidades menores de RB-57A a otras unidades. El 345.º Group de Bombardeo Táctico de Langley (Virginia) y el 461.º GBT de Hill (Utah), que más tarde se mudó a Blythille (Arkansas), fueron las dos unidades con base en EE UU equipadas con el B-57B. Las unidades de ultramar eran el 38.º Group de Bombardeo de Laon (Francia) y el 3.^{er} Group de Bombardeo de la base de Johnson (Japón). Los RB-57A fueron para la 361.ª Ala de Reconocimiento Táctico de Shaw (Carolina del Sur).

En los primeros años de su carrera se perdieron demasiados B-57 a causa de misteriosos accidentes operacionales. La causa más común era un cabeceo irrecuperable a alta velocidad y baja cota y, de hecho, nunca llegó a saberse el motivo de ello. Se efectuaron varios cambios de sistemas en la esperanza de que alguno de ellos remediase la malfunción; alguno de ellos funcionó, pues la seguridad con este modelo creció rápidamente y el único aspecto preocupante que quedaba pendiente era una velocidad crítica con un sólo motor de 290 km/h a pleno gas. Ésta fue más tarde reducida a 250 km/h al instalarse en todos los B-57A, B-57B y B-57C un mecanismo de asistencia hidráulica que entraba en acción cuando el timón de dirección era objeto de fuertes demandas de control.

Pero el B-57 apareció en otras configuraciones diferentes, de las que las principales fueron las de alta cota y «ala larga» R/EB-57D y R/WB-57F. El modelo «D» apareció en srevicio, de forma casi secreta, en abril de 1956, en las filas del Mando Aéreo Estratégico. El incremento de la superficie alar le permitía competir en techo y alcance con el Lockheed U-2, de manera que utilizó sus cámaras de alta resolución con buenos resultados a lo largo de los Telones de Acero y Bambú. Cuando su empleo como aviones de reconocimiento especial y metereológico llegó a su fin, los «D» fueron convertidos para misiones ECM (de contramedidas electrónicas) y como objetivos hostiles a alta cota en el entrenamiento de las unidades de interceptación. Estos RB-57D (junto a B-57 de alas de serie) fueron también usados para la recogida de muestras de aire durante las detonaciones nucleares experimentales en el Pacífico.

Otra versión de reconocimiento a alta cota y recogida de datos meteorológicos fue la RB-57F, más tarde redesignada WB-57F. General Dynamics remotorizó el B-57 a comienzos de 1962, y con componentes de B-57 ya existentes construyó 21 ejemplares de este tipo de 37,19 m de envergadura. Ello duplicaba la envergadura y la superficie alar de los modelos normales. Estos aparatos operaron desde bases repartidas por todo el mundo cuando fue necesario; fueron retirados del servicio con la US Air Force en 1974, pero durante la primera mitad de 1985 la NASA retenía tres de estos Canberra, en el Centro de Vuelo Espacial Johnson (En Houston), para usos especiales y poco frecuentes.

Cuando el Canberra comenzaba a asentarse firmemente en las unidades de la USAF, los grupos de bombardeo táctico comenzaron a ser disueltos. En rápida sucesión fueron desactivados el 38.º GBT en Francia y los GBT n.^{os} 461 y 345 en Estados Unidos, todos ellos hacia junio de 1959. Sus aviones fueron transferidos a otras unidades, incluso de reconocimiento y contramedidas, muchas de ellas de la Guardia Aérea Nacional.

Al ser desactivado el 345.º Group de Bombardeo muchos de sus aviones fueron transferidos a las Fuerzas Aéreas de Paquistán, y concentrados en la base de Maripur, en Karachi. Ello respondía al Plan de Asistencia Militar que EE UU y Paquistán habían formalizado en setiembre de 1959. Esos aviones fueron suministrados a los Escuadrones n.^{os} 7 y 8 de la 31.ª Ala, y las modificaciones impuestas a estos B-57B consistían principalmente en la instalación de un sistema de bombardeo todotiempo.

La inevitable guerra entre la India y Paquistán estalló en setiembre de 1956. Los informes de los contendientes respecto de victorias y pérdidas son tan contradictorias que difícilmente logra sacarse agua en claro. En cualquier caso, es interesante destacar que en

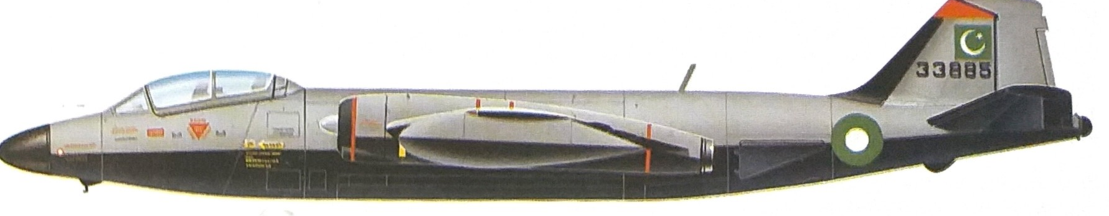
Característica de los primeros ejemplares de producción del B-57A era su acabado en metal desnudo, como el de este avión fotografiado durante un vuelo de prueba cerca de la factoría que lo construyó, en Middle River. Similar al Canberra B.Mk 2, el B-57A montaba motores Sapphire (foto US Air Force).



Inmaculadamente acabados en colores naranja brillante y plateado, los B-57E estaban configurados para el remolque de blancos. El equipo de combate fue reemplazado por cuatro tambores con 457 m de cable montados en la bodega de armas, si bien normalmente llevaban sólo dos.



El modelo EB-57 incorporaba sistemas de ECM y EW para actuar como avión hostil en el curso de los programas de entrenamiento de las fuerzas de interceptación y de control del espacio aéreo. Este tipo equipó varios Escuadrones de Evaluación de Sistemas de Defensa.



Estados Unidos suministró en 1959 veinticinco B-57B a la Fuerza Aérea de Paquistán. Estos aviones equiparon a los Escuadrones n.^{os} 7 y 8, y entraron en combate en las guerras de 1965 y 1971 contra la India.

esa guerra de 23 días ambos bandos realizaron operaciones con los Canberra: los Martin B57B paquistaníes y los English Electric Canberra de varios modelos de las Fuerzas Aéreas de la India.

En lo tocante a la USAF, una unidad de bombardeo estaba destinada a sobrevivir tras la disolución de sus congéneres. Se trataba de la 3.ª Ala de Bombardeo que, estacionada en Japón, se dedicó a proporcionar durante esos inquietos años de guerra fría capacidad de respuesta rápida contra objetivos en China, Corea del Norte y la URSS. Una de las principales rutinas de la 3.ª AB era mantener en Kunsan (Corea) un destacamento a nivel de escuadrón constantemente preparado para entrar en acción en un lapso de 15 minutos.

En 1964 ya no se necesitaba a los Canberra en esta misión, de modo que se decidió desmovilizar la 3.ª Ala de Bombardeo. Sin embargo, a raíz de la situación de escalada bélica en el Sudeste Asiático, el futuro del B-57 cambió una vez más. Dos escuadrones de la 3.ª Ala de Bombardeo, los Squadrons n.^{os} 8 y 13, siguieron en activo con unos efectivos de 47 aviones B-57 que se trasladaron a la base aérea de Clark, en las Filipinas, el 9 de abril de 1964. El 4 de agosto de ese año, un destacamento de esas unidades fue desplegado en la base de Bien Hoa por si se precisaba de sus servicios. El primer día que se autorizó a los aviones norteamericanos lanzar bombas en esa guerra que rápidamente se escapaba de todo control, los primeros aparatos que lo hicieron fueron los B-57 de esos dos escuadrones. Ese ataque contra las guerrillas del Viet Cong, el 19 de febrero de 1965, marcó el comienzo de una carrera bélica que para el B-57 no terminó hasta 1972.

«Patricia Lynn»

Pero esos aviones de los Squadrons n.^{os} 8 y 13 no fueron los primeros Canberra de construcción norteamericana usados en Vietnam. Ello había sucedido antes, en mayo de 1963, cuando dos B-57 modificados especialmente fueron enviados a Tan Son Nhut, en Saigón, con distintos tipos de equipo de reconocimiento instalado en sus proas. Se trataba de aviones RB-57E enviados a la zona

En esta excelente toma se aprecia claramente la forma del ala instalada en el RB-57F, que medía 37 m de envergadura. Básicamente sólo se conservó el fuselaje del B-57 original, pues General Dynamics añadió nuevos motores y reactores aceleradores subalares, además de una unidad de cola agrandada.



Representante de otro de los cometidos asignados al B-57, este RB-57G está equipado con un cañón tritubo de 20 mm en el marco del proyecto de evaluación de armas Pave Gat (foto US Air Force).

de guerra para evaluar ese equipo en condiciones de combate en el marco del proyecto llamado «Patricia Lynn». Sus tripulaciones sólo debían llevarlos a Vietnam, pero casi inmediatamente comenzaron a realizar salidas de reconocimiento. Tan satisfactorios fueron los resultados que esos aviones siguieron operando como máquinas de apoyo táctico, con las necesidades de evaluación en un segundo plano. Cuando llegaron tripulaciones asignadas de forma permanente, el proyecto «Patricia Lynn» fue encomendado sucesivamente al 33.º Grupo Táctico, al 6250.º Grupo de Apoyo en Combate y, finalmente, a la 460.ª Ala de Reconocimiento.

Estos aviones no sólo fueron los primeros reactores llegados a Vietnam, sino también los últimos en abandonar la zona. Cuando el proyecto «Patricia Lynn» llegó a su término a mediados de 1971, por lo menos uno de los cinco RB-57E empleados había alcanzado casi las 8 000 horas de vuelo. Dos de los aviones se habían perdido por fuego antiaéreo, pero sin bajas humanas.

Las tripulaciones de los Squadrons n.os 8 y 13 no fueron tan afortunadas en cuanto a bajas. De los 95 Canberra que tuvieron asignados durante los cinco años y medio de su estancia en Vietnam, se perdieron 63 (unos dos tercios). Muchas de esas pérdidas se debieron al fuego antiaéreo, en el curso de misiones realizadas por aviones en solitario o en parejas. Los daños en combate fueron frecuentes, pero la dura estructura del avión respondió bien. Dos desastrosos sucesos, un par de explosiones registradas en tierra en un lapso de sólo seis meses, destruyeron cinco y diez B-57 respectivamente y provocaron una considerable devastación entre los efectivos de aviones disponibles.

A pesar de las pérdidas,el B-57 fue un éxito en combate y, de hecho, una de las tres mejores plataformas de lanzamiento de armas de ese conflicto (las otras dos fueron el Douglas A-4 y el Cessna A-37). El B-57 contaba con la ventaja de que podía permanecer largo tiempo sobre la zona del objetivo, utilizar una gran y variada carga de bombas que le daba mayor flexibilidad operacional. Los interrogatorios a que fueron sometidos algunos Viet Cong hechos prisioneros revelan que el Canberra era una de las armas más odiadas. Le llamaban el «pájaro chillador» y, según sus palabras, «permanecía sobre nosotros muchísimo tiempo y nunca se le acababan las bombas».

A medida que las fuerzas estadounidenses se retiraban del conflicto, el 13.º Squadron de Bombardeo fue desactivado en 1967, y a finales de 1969 desaparecieron también los B-57 del 8.º Squadron; el último de ellos dejó la base de Phan Rang el 15 de octubre.

Pero no había sido la última vez que los Canberra entraban en acción. Muchos de los aviones del 13.º Squadron de Bombardeo que volvieron a Estados Unidos fueron convertidos a la versión B-57G. Esta versión había sido desarrollada para satisfacer la necesidad de un sistema integral de ataque nocturno concebido específicamente para la interrupción del tráfico de suministros enemigo.

Dieciseis de esos B-57B fueron modificados por Martin Marietta para llevar el equipo especial desarrollado e instalado por Westinghouse. Cuando ello estuvo terminado, la nueva proa de los aviones contenía sistemas de sensores y de seguimiento de objetivos de última generación. Este equipo se convirtió en los ojos electrónicos de la tripulación. Consistía en un radar de exploración delantera, un infrarrojo y un sensor de televisión de baja intensidad lumínica, además de un sistema láser. Una vez era detectado el objetivo, el piloto recibía los datos pertinentes de la dirección del mismo; cuando el láser adquiría el objetivo, una bomba de 230 kg seguía el haz hasta el blanco, normalmente con un margen de error de sólo 5 m.

Variantes del Martin B-57

Canberra B.Mk 2: bombardero de alta cota; dos ejemplares adquiridos por la USAF y Martin como vehículos de evaluación y patrones de producción; fueron matriculados 51-17352 y 51-17387 por la USAF

B-57A: bombardero configurado con dos motores J65 de 3 270 kg de empuje unitario; aspecto externo similar al del Canberra B.Mk 2; biplaza; inviable como bombardero de interdicción nocturna, fue utilizado en evaluaciones de sistemas para futuros modelos; 8 ejemplares

RB-57A: modelo de recofoto nocturno; bodega de armas rotativa monobloque para bengalas fotográficas; sistema de navegación y bombardeo Shoran; 67 ejemplares

B-57B: bombardero de intrusión nocturna; cabina rediseñada, con la cubierta alargada y el piloto y el navegante situados en el plano de simetría del avión, en tándem; motores, sistemas de navegación y bodega de armas similares a los del RB-57A; aerofrenos laterales en el fuselaje además de los frenos de picado alares propios del Canberra; 202 ejemplares

B57C: idéntico al anterior, excepto porque incorporaba doble mando; idéntica capacidad de combate; 38 ejemplares

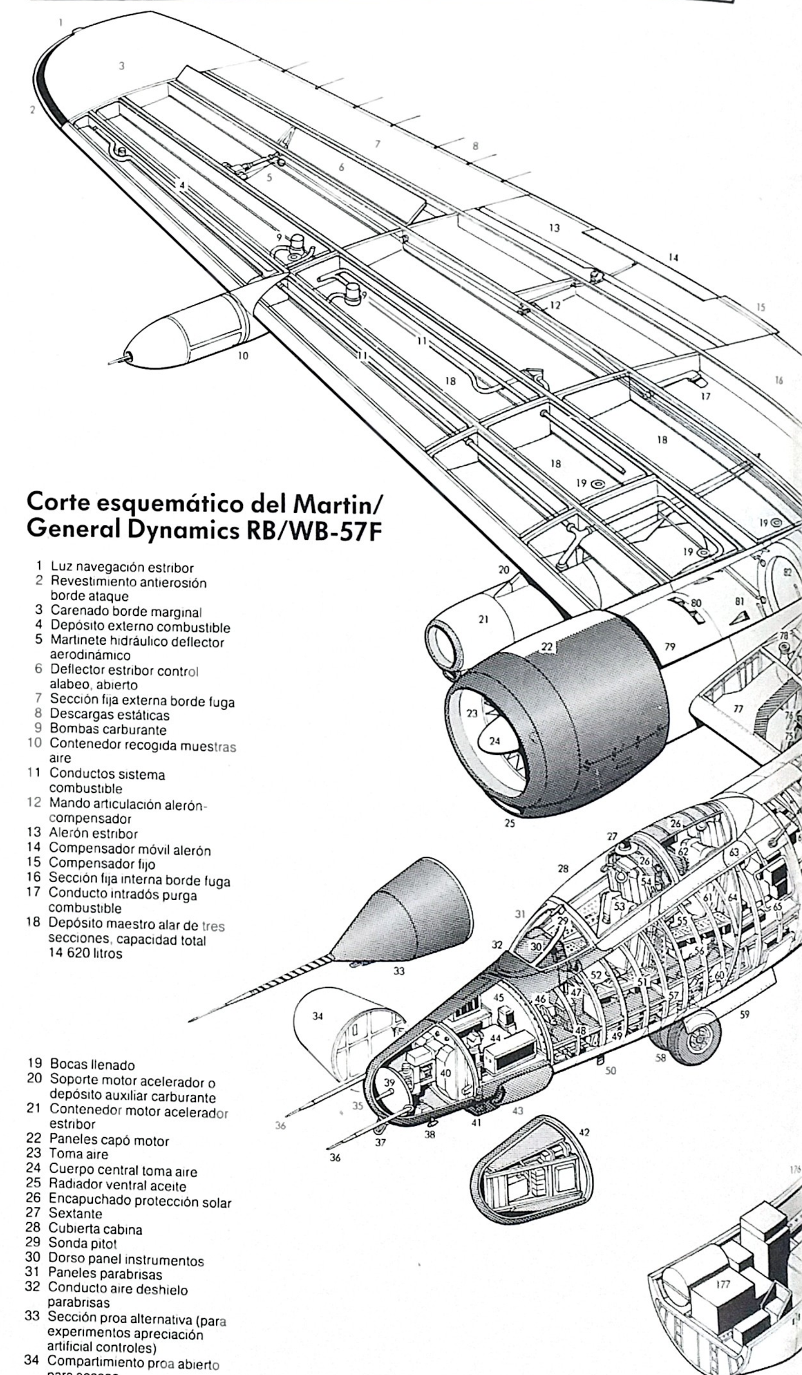
RB-57D: avión de reconocimiento estratégico a alta cota; ala rediseñada, con una envergadura de 32,31 m; remotorizado con dos J57; 20 ejemplares, de los que 14 fueron monoplazas, algunos de ellos con posibilidad de recibir carburante en vuelo

B-57E: remolcador de blancos; como el B-57C pero con el timón de dirección de mando hidráulico y capacidad de remolcar cuatro blancos; peso bruto normal de 24 950 kg; podía recuperar su capacidad de combate; 68 ejemplares

RB-57F: 21 aviones rediseñados y reconstruidos por General Dynamics a partir de células B-57A, B-57B y B-57D; ala totalmente nueva, de 37,19 m de envergadura, pero se aprovecharon el fuselaje, los aterrizadores y los estabilizadores; dos turbofan TF33-P-11A de 7 260 kg de empuje unitario y dos J60 desmontables, de 1 360 kg unitarios, en contenedores subalares; numerados como si fuesen aviones nuevos

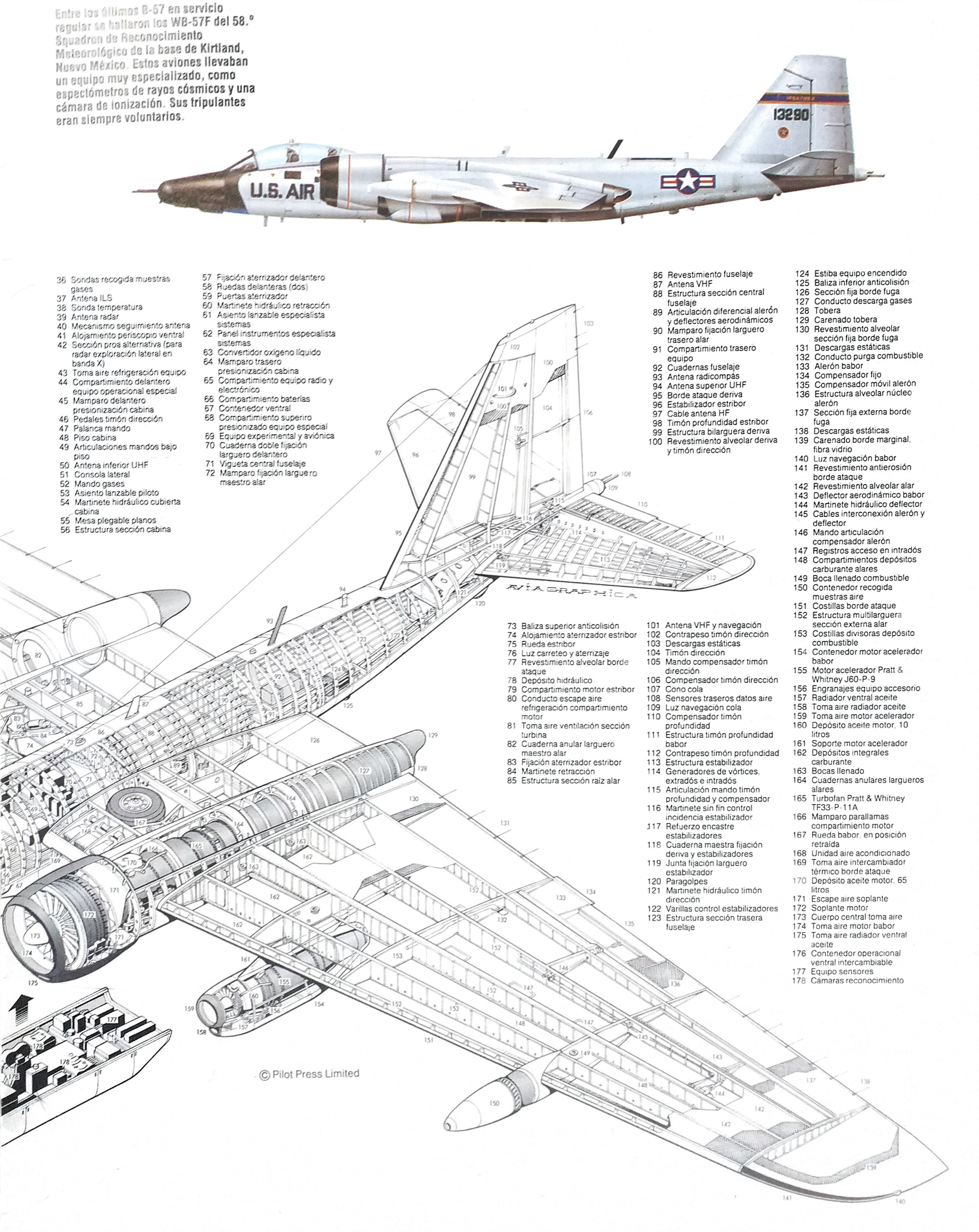
B-57G: bombardero de intrusión nocturna; reconfigurado a partir de aviones B-57B existentes, con la proa reformada para alojar tres sensores (radar de exploración delantera, un infrarrojo y un sistema de TV de baja intensidad lumínica); instalación de generadores de accionamiento hidráulico para reformar la potencia eléctrica; 16 aviones reconfigurados

Otros modelos: muchos de los 403 aviones B-57 producidos y descritos más arriba recibieron prefijos de nuevo cuño a medida que cambió su cometido; entre otros, E por instalaciones electrónicas especiales, J por aviones de evaluación especial (temporal), N por aviones de evaluación especial (permanente), R por reconocimiento y W por meteorológico

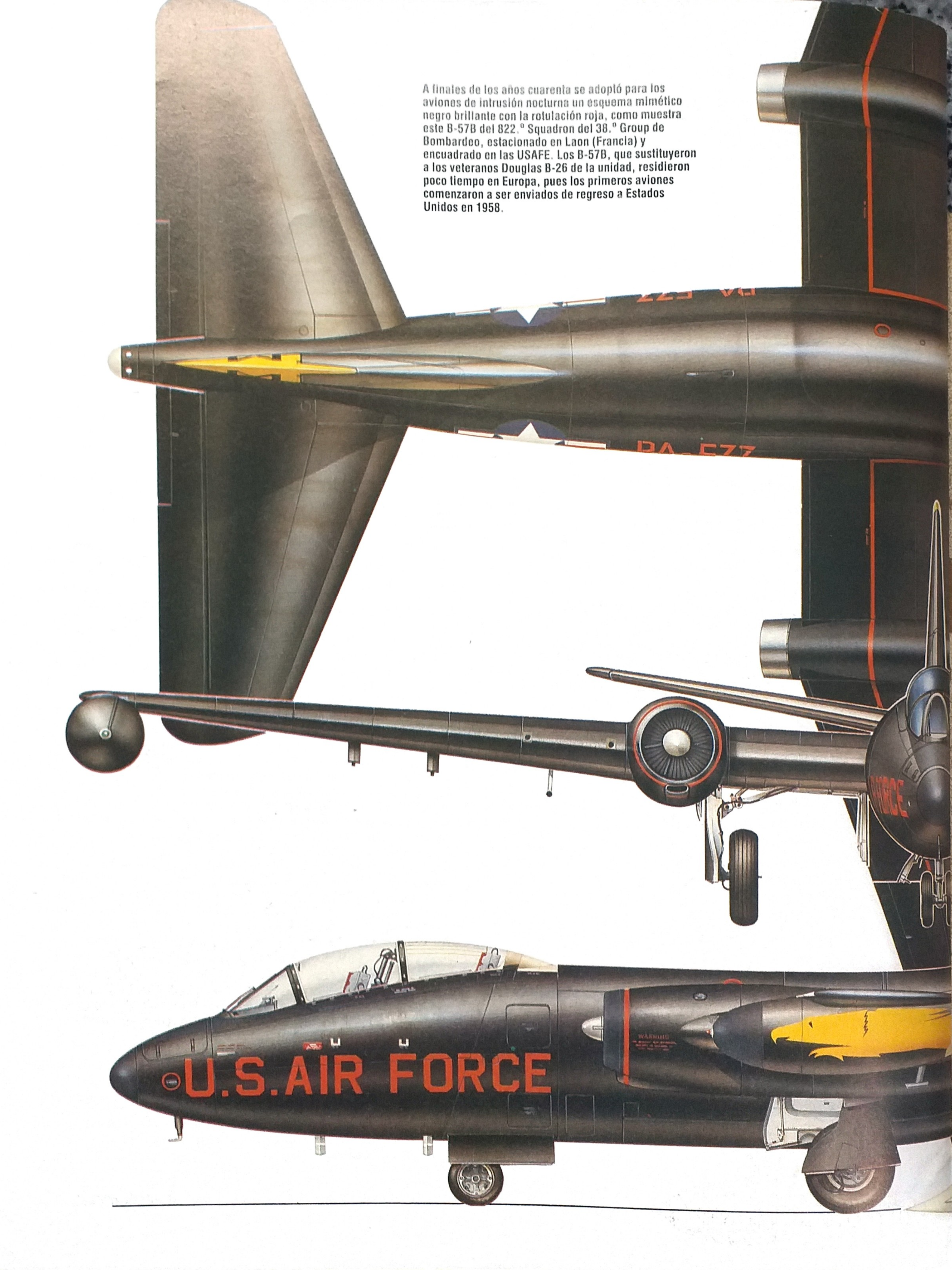


Corte esquemático del Martin/General Dynamics RB/WB-57F

1 Luz navegación estribor
2 Revestimiento antierosión borde ataque
3 Carenado borde marginal
4 Depósito externo combustible
5 Martinete hidráulico deflector aerodinámico
6 Deflector estribor control alabeo, abierto
7 Sección fija externa borde fuga
8 Descargas estáticas
9 Bombas carburante
10 Contenedor recogida muestras aire
11 Conductos sistema combustible
12 Mando articulación alerón-compensador
13 Alerón estribor
14 Compensador móvil alerón
15 Compensador fijo
16 Sección fija interna borde fuga
17 Conducto intradós purga combustible
18 Depósito maestro alar de tres secciones, capacidad total 14 620 litros
19 Bocas llenado
20 Soporte motor acelerador o depósito auxiliar carburante
21 Contenedor motor acelerador estribor
22 Paneles capó motor
23 Toma aire
24 Cuerpo central toma aire
25 Radiador ventral aceite
26 Encapuchado protección solar
27 Sextante
28 Cubierta cabina
29 Sonda pitot
30 Dorso panel instrumentos
31 Paneles parabrisas
32 Conducto aire deshielo parabrisas
33 Sección proa alternativa (para experimentos apreciación artificial controles)
34 Compartimiento proa abierto para acceso
35 Radomo



Entre los últimos B-57 en servicio regular se hallaron los WB-57F del 58.° Squadron de Reconocimiento Meteorológico de la base de Kirtland, Nuevo México. Estos aviones llevaban un equipo muy especializado, como espectómetros de rayos cósmicos y una cámara de ionización. Sus tripulantes eran siempre voluntarios.

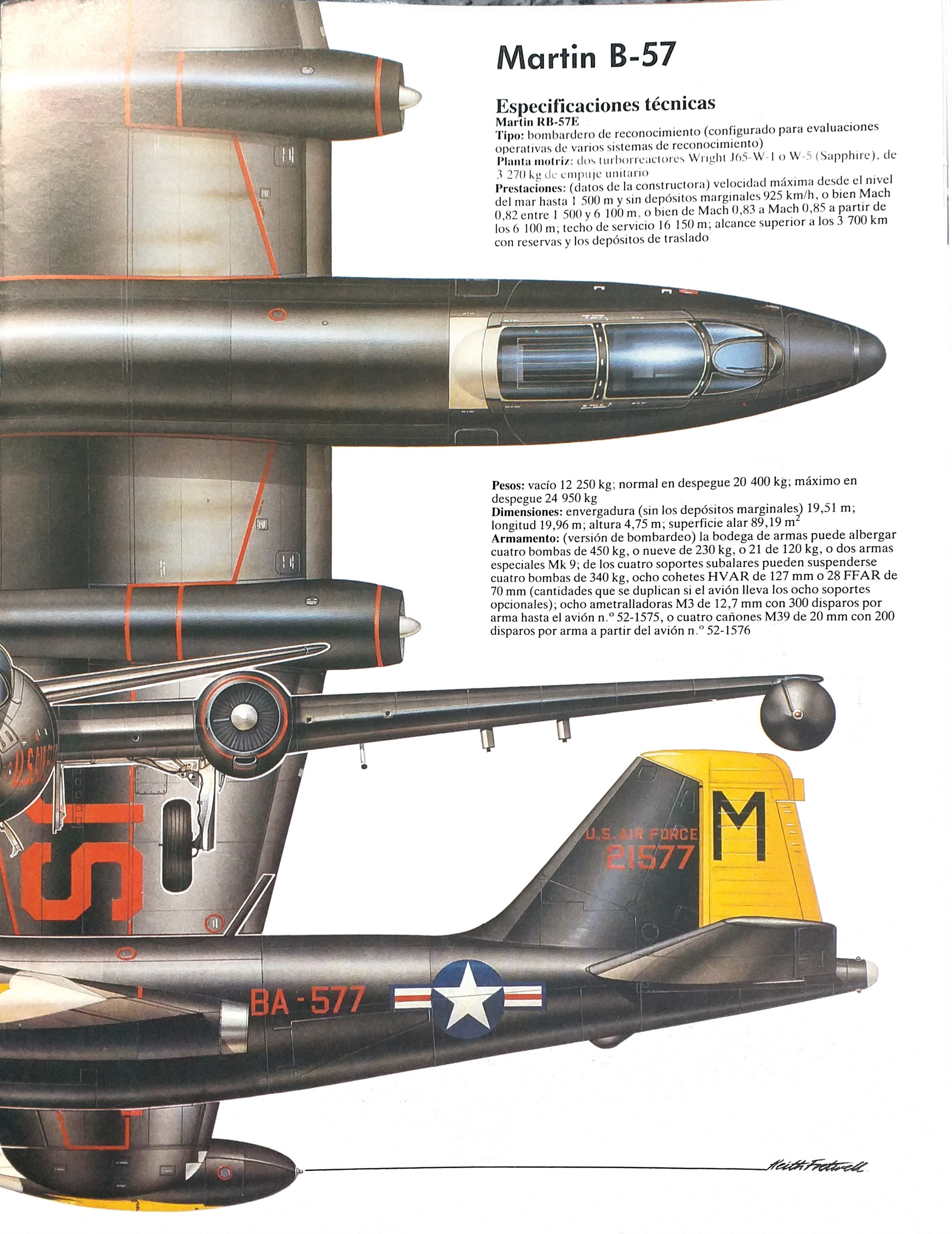


A finales de los años cuarenta se adoptó para los aviones de intrusión nocturna un esquema mimético negro brillante con la rotulación roja, como muestra este B-57B del 822.º Squadron del 38.º Group de Bombardeo, estacionado en Laon (Francia) y encuadrado en las USAFE. Los B-57B, que sustituyeron a los veteranos Douglas B-26 de la unidad, residieron poco tiempo en Europa, pues los primeros aviones comenzaron a ser enviados de regreso a Estados Unidos en 1958.

Martin B-57

Especificaciones técnicas

Martin RB-57E
Tipo: bombardero de reconocimiento (configurado para evaluaciones operativas de varios sistemas de reconocimiento)
Planta motriz: dos turborreactores Wright J65-W-1 o W-5 (Sapphire), de 3 270 kg de empuje unitario
Prestaciones: (datos de la constructora) velocidad máxima desde el nivel del mar hasta 1 500 m y sin depósitos marginales 925 km/h, o bien Mach 0,82 entre 1 500 y 6 100 m, o bien de Mach 0,83 a Mach 0,85 a partir de los 6 100 m; techo de servicio 16 150 m; alcance superior a los 3 700 km con reservas y los depósitos de traslado



Pesos: vacío 12 250 kg; normal en despegue 20 400 kg; máximo en despegue 24 950 kg
Dimensiones: envergadura (sin los depósitos marginales) 19,51 m; longitud 19,96 m; altura 4,75 m; superficie alar 89,19 m^2
Armamento: (versión de bombardeo) la bodega de armas puede albergar cuatro bombas de 450 kg, o nueve de 230 kg, o 21 de 120 kg, o dos armas especiales Mk 9; de los cuatro soportes subalares pueden suspenderse cuatro bombas de 340 kg, ocho cohetes HVAR de 127 mm o 28 FFAR de 70 mm (cantidades que se duplican si el avión lleva los ocho soportes opcionales); ocho ametralladoras M3 de 12,7 mm con 300 disparos por arma hasta el avión n.º 52-1575, o cuatro cañones M39 de 20 mm con 200 disparos por arma a partir del avión n.º 52-1576

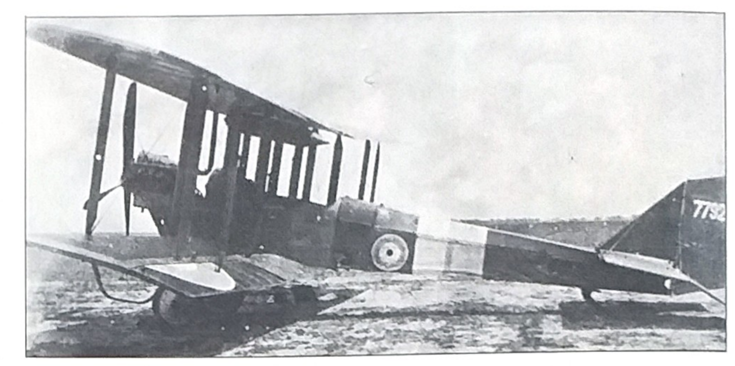
Escuadrones de la RAF

191.º Squadron



El 191.º Squadron se formó en la I Guerra Mundial el 6 de noviembre de 1917 en Marham, para suministrar entrenamiento nocturno a los pilotos que iban destinados a los escuadrones operacionales. Para ello, usó aviones RAF F.E.2b y F.E.2d. Mantuvo un destacamento en Bury St Edmunds y luego se trasladó a Upwood en 1918 para unirse al 190.º Squadron. Se disolvió el mes de enero de 1919.

El 191.º Squadron se reformó en Korangi Creek el 13 de mayo de 1943 con hidrocanoas Consolidated Catalina. Su misión fue la de patrullar el golfo Pérsico y el océano Índico occidental. Envió destacamentos a Cochin y Redhills, trasladándose a esta última base en noviembre de 1944. Cumplió todo su servicio bélico con los Catalina Mk IB y Mk IVB, usándolos en patrullas meteorológicas y de salvamento. Se disolvió en Koggala el 15 de junio de 1945.



Casi 2 300 Airco D.H.6 estuvieron al servicio del RFC y fueron sustituidos por el Avro 504.

192.º Squadron

El 192.º Squadron fue la última unidad de la RAF equipada con el Washington. Antes de su baja en 1958, estos aviones se usaron para la recogida de información electrónica cerca de las fronteras soviéticas.





El 192.º Squadron se formó en Gainsborough el 5 de setiembre de 1917 como escuadrón de entrenamiento nocturno, con aviones RAF F.E.2b y también F.E.2d. Posteriormente se trasladó a Newmarket y sirvió allí hasta su disolución en diciembre de 1918.

El 4 de enero de 1943, la 1474.º Patrulla en Gransden Lodge se convirtió en un nuevo 192.º Squadron. Empleaba ahora Vickers Wellington y de Havilland Mosquito especialmente equipados para la misión de volar sobre Alemania para identificar los radares alemanes usados contra los bombarderos aliados. Casi inmediatamente después envió un destacamento al Mediterráneo para misiones similares. Trasladado a Fetwell en abril, el 192.º Squadron cumplió su cometido al de apoyo al Mando Costero y operó sobre el golfo de Vizcaya, desde Davidstow Moor. Al acabar el año se trasladó a Foulsham para formar parte del recién formado 100.º Group y añadió a los bombardeos salidas de contramedidas. Los Handley Page Halifax se usaron también por aquel entonces y durante los preparativos de la invasión de Normandía el escuadrón tuvo un destacamento en Ford para cubrir las operaciones en Francia. Continuó con esos modelos en las mismas misiones hasta que terminó la guerra en Europa, disolviéndose en Foulsham el 22 de agosto de 1945. El 15 de julio de 1951, el 192.º Squadron se volvió a formar en Watton como parte del Establecimiento Central de Transmisiones, equipado con aviones Avro Lincoln para operaciones de investigación de transmisiones. Al año siguiente sumó algunos Boeing Washington y English Electric Canberra a su flota. Esta función siguió inalterada hasta el 21 de agosto de 1958, en que el escuadrón fue disuelto en Watton para convertirse en el 51.º Squadron.

193.º Squadron



Formado como escuadrón de caza y ataque al suelo en Harrowbeer, el 18 de diciembre de 1942, el 193.º Squadron formó parte de la nueva fuerza de aviones Hawker Typhoon que se estaba edificando, pero usó los Hawker Hurricane hasta que se solventaron en los Typhoon los principales problemas que sufrían; fue declarado operacional en abril de 1943.

En noviembre de 1943 el 193.º Squadron equipó sus Typhoon con bombas, que usó inicialmente contra los enclaves de las V-1 a lo largo de la costa continental. Este fue el comienzo de la edificación del segundo frente, la invasión en Normandía, y la vida del 193.º Squadron se hizo cada vez más intensa conforme se trasladaba de base en base, en el sur de Inglaterra. A partir del 6 de junio de 1944, el 193.º tomó parte en el incesante trabajo de apoyo cercano a los ejércitos en Francia y en su avance sobre Bélgica, tras haberse trasladado al continente el 11 de setiembre de 1944. Este fue el trabajo del escuadrón durante 1945, hasta la rendición alemana. Fue disuelto en Hildesheim el 31 de agosto de 1945.



Algunos de los Typhoon del 193.º fueron financiados por la comunidad británica de Brasil y en la fotografía aparecen alineados para ser inspeccionados por el embajador brasileño en 1943.

194.º Squadron



El 194.º Squadron se formó a partir del 31.º Squadron de Lahore el 13 de octubre de 1942, para abrir rutas de transporte de larga distancia con sus Lockheed Hudsons, a El Cairo, Colombo y Chittagong. En febrero de 1943 el 194.º se trasladó a Palam y envió un destacamento de forma provisional al frente de Birmania para dedicarse al lanzamiento de suministros en la zona de operaciones.

Durante el resto de 1943 el 194.º se preparó en cometido de apoyo al Ejército con Douglas Dakota, trasladándose a Agartala en febrero de 1944 y haciendo peligrosos lanzamientos nocturnos sobre Arakán.

En enero de 1945, el 194.º Squadron regresó a Imphal, trasladándose después al sur para dedicarse a la operación de captura de Ragún. Tras la guerra se estacionó en Mingaladón hasta el 15 de febrero de 1946, en que fue disuelto.

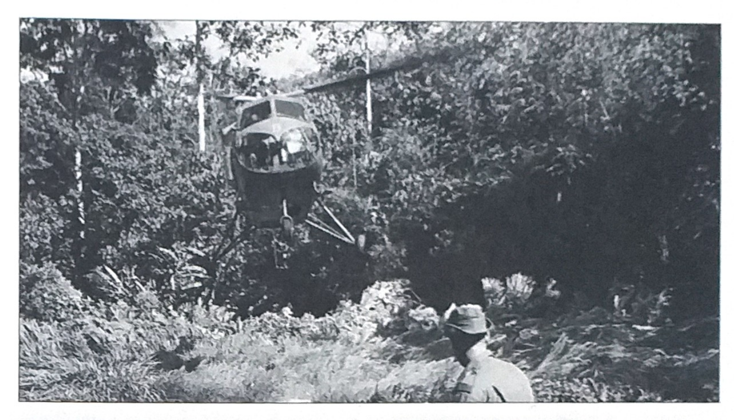
A comienzos de los años cincuenta, la RAF empezaba a experimentar el empleo de helicópteros contra los guerrilleros nacionalistas malayos. Tenía por entonces una Patrulla de Evacuación de Bajas equipada con Westland Dragonflies en Malasia, y ésta fue aumentada hasta alcanzar el tamaño de un escuadrón dotado con Bristol Sycamore. El 1 de febrero de 1953 esa unidad se convirtió en un nuevo 194.º Squadron, en Sembawang. Una vez se hubo trasladado a Kuala Lumpur en mayo, llevó a cabo transportes de tropas, reconocimientos tácticos, evacuación de bajas y misiones de salvamento, y también experimentó con la defoliccación de las cosechas enemigas. En 1955 se equipó totalmente con Bristol Sycamore y llevó a cabo salidas de apoyo al Ejército y de las Fuerzas de Policía de Campaña, además de suministrar un servicio médico móvil. Según avanzaron los meses, el grado de disponibilidad del Sycamore degeneró y, en 1959, el modelo fue inmovilizado en tierra como resultado de varios accidentes fatales. En junio de 1959, el 194.º fue disuelto para convertise en el 110.º Squadron en Kuala Lumpur, fusionándose con lo que quedaba del 155.º Squadron.



Los Stinson Sentinel fueron utilizados en Birmania, muchos de ellos empleados por unidades de Dakota para el transporte de heridos.



El Dragonfly fue el primer helicóptero de fabricación británica puesto en servicio por la RAF, y el 194.º fue el primer escuadrón equipado con él.



Los Dragonfly del 194.º fueron sustituidos por los Sycamore en 1955, pero estos aparatos dieron un resultado mediocre en Extremo Oriente y fueron inmovilizados en tierra en 1959. Las condiciones operativas que muestra la fotografía eran típicas.

195.º Squadron



El 195.º Squadron se constituó en Duxford el 16 de noviembre de 1942 y, equipado en principio con una mezcla de aviones Hawker Hurricane y Hawker Typhoon, no fue declarado operacional, en Ludham, hasta mayo de 1943. En julio pasó a la ofensiva y comenzó a realizar salidas «Rhubarb»; a finales de año había alcanzado su plena capacidad operacional y se dedicaba a incursiones «Roadstead», con sus Typhoon equipados como bombarderos. Sin embargo, el 15 de febrero de 1944 y en Fairlop, el escuadrón fue disuelto.

El 1 de octubre de 1944 el 195.º Squadron fue reconstituido en Witchford, a partir principalmente de la Patrulla C del 115.º Squadron. Era ahora un escuadrón de bombardeo del 3.er Group y estaba equipado con cuatrimotores Avro Lancaster. El 13 de noviembre de 1944 se trasladó a Wratting Common y poco a poco fue expandiéndose hasta convertirse en un escuadrón de tres patrullas; a partir de entonces actuó sin respiro hasta la misma conclusión de la guerra en Europa. A ello siguieron de forma inmediata los lanzamientos de suministros para la población holandesa y, más tarde, la repatriación de tropas y prisioneros de guerra desde Alemania e Italia. Todavía en Gran Bretaña, el 195.º Squadron fue disuelto en Wratting Common el 14 de agosto de 1945.



Un Avro Lancaster del 195.º Squadron durante la operación «Manna», un masivo lanzamiento de víveres para aliviar las penas de los habitantes de los Países Bajos inmediatamente después de la guerra.

196.º Squadron



El 196.º Squadron se constituyó en Driffield el 7 de noviembre de 1942, equipado con bimotores Vickers Wellington, y comenzó a operar desde Leconfield en febrero de 1943, en el marco de la ofensiva total del Mando de Bombardeo. Sus Wellington fueron también empleados en misiones de lanzamiento de minas, conocidas prosaicamente como «Jardinería». En julio de 1943, el 196.º Squadron fue transferido del 4.º Group de Yorkshire al 3.er Group de East Anglia, sentó su base en Witchford y se reequipó con cuatrimotores Short Stirling Mk III. Al cabo de sólo cuatro meses fue destinado a Leicester East para formar parte del 38.º Group del Mando de Transporte, cambió sus aviones por Stirling Mk IV y comenzó a entrenarse para misiones de remolque de planeadores y lanzamiento de paracaidistas. Pasó a ser operacional en febrero de 1944, desde Tarrant Rushton, y comenzó a lanzar suministros para los agentes británicos en Francia.



El Stirling fue un bombardero mediocre, pero sirvió bien como remolcador de planeadores y transporte.

Ello prosiguió hasta la invasión de junio en que, basado por entonces en Keevil, lanzó paracaidistas sobre Normandía y regresó para remolcar planeadores Airspeed Horsa.

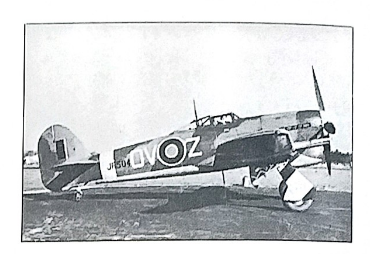
A partir de octubre de 1944 el 196.° Squadron se diversificó, pues siguió abasteciendo a los agentes en el continente además de participar en misiones de salvamento sobre el mar del Norte y en bombardeos tácticos nocturnos en apoyo de las tropas aliadas en Europa. El 24 de marzo de 1945, el escuadrón participó en su tercera y última operación aerotransportada de importancia, el cruce del Rin, en el que remolcó 30 planeadores Horsa sin oposición enemiga. Volvió a las misiones de abastecimiento de agentes, si bien esta tarea se eclipsó a medida que Europa era liberada. En abril de 1945 el escuadrón se dedicó a la repatriación de prisioneros de guerra y más tarde, inició vuelos de transporte de carga a Noruega y Dinamarca; asimismo se dedicó al traslado de tropas en colaboración con la Real Fuerza Aérea canadiense. En setiembre de 1945 inició vuelos regulares de transporte de carga a Extremo Oriente, pero después de tres meses volvió al transporte postal en Europa, con los Stirlings Mk V operando desde Shepherd's Grove, su base desde enero de 1945. El 196.° Squadron fue disuelto el 24 de marzo de 1946.

197.° Squadron



El 197.° Squadron se formó en Drem, Escocia, el 21 de noviembre de 1942 y se preparó con el Hawker Typhoon Mk IB. En febrero de 1943 pasó a ser operacional y realizó patrullas sobre las costas orientales hasta que se trasladó al sur en marzo, a Tangmere.

A finales del verano, el 197.° había logrado su plena capacidad operativa como unidad de caza Typhoon y luego, en octubre, comenzó a convertirse al papel de cazabombardero, con sus aviones equipados con bombas de 227 kg bajo las alas. Fue operacional en noviembre, contra los enclaves de las V-1, volando a muy baja cota para atacarlos. Esto cambió gradualmente en los primeros seis meses de 1944, pues pasó a atacar objetivos en conexión con la invasión de Normandía. A esto siguieron las «filas de taxis», en la que se hostigaban a baja cota los objetivos requeridos por las tropas del frente. En julio, el 197.° se trasladó a Francia para estar más cerca de las operaciones. Cuando vino el otoño el 197.° se trasladó a Bélgica y se centró en reconocimientos armados, volando tras las líneas enemigas y atacando objetivos de fortuna. En el nuevo año de 1945 el escuadrón desarrolló nuevas técnicas de bombardeo sin visibilidad, que puso en práctica desde febrero de 1945 en adelante y le permitieron afrontar las duras condiciones invernales. El escuadrón siguió en activo hasta la rendición alemana, tras la cual se instaló en Hildesheim hasta el 31 de agosto de 1945, en que fue disuelto.



El jefe de escuadrón M.Holmes, poseedor de la Cruz de Vuelo Distinguido y comandante del 197.° en la segunda mitad de 1943, fotografiado en la cabina de su Typhoon en Tangmere, en octubre de aquel año (foto Bruce Robertson).

198.° Squadron



El 1 de junio de 1917 el 198.° Squadron se formó en Rochford para dedicarse al entrenamiento elemental de vuelo nocturno y se equipó con Avro 504K. A la vuelta del año, su papel mejoró para dar un entrenamiento nocturno más amplio a los pilotos destinados a la Defensa Metropolitana, y se le dotó con Sopwith Camel. Siguió en esta misión hasta setiembre de 1919, en que fue disuelto en Rochford.

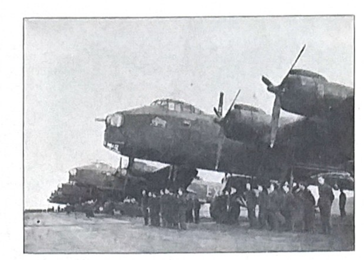
El 198.° se reformó en Digby el 8 de diciembre de 1942, equipado con Hawker Hurricane y Hawker Typhoon, como escuadrón de caza nocturna. Hizo salidas defensivas hasta abril de 1943 cuando, basado en Manston, suministró escolta de caza a los escuadrones de bombarderos Westland Whirlwind que atacaban sobre el continente. A partir de junio en adelante, el escuadrón estuvo totalmente activo en las operaciones diurnas sobre el continente, volando escoltas a bombarderos e incursiones de caza. Consiguió acumular una buena cifra de aviones enemigos destruidos hasta comienzos de 1944, en que acopló cohetes a sus Typhoon y desarrolló las adecuadas técnicas de ataque para el Día D. Tras el desembarco, el escuadrón se ocupó a fondo en la lucha sobre Caen, usando sus cohetes contra las posiciones y los carros enemigos, y protegió el avance de los Aliados. Se trasladó a Francia (Plumetot) en julio y luego en setiembre se desplazó rápidamente por Francia a los Países Bajos para seguir de cerca el avance de las tropas. El escuadrón mantuvo su ofensiva hasta el final de la guerra en Europa, trasladándose a Wunstorf en mayo de 1945 y disolviéndose el 15 de setiembre de 1945.



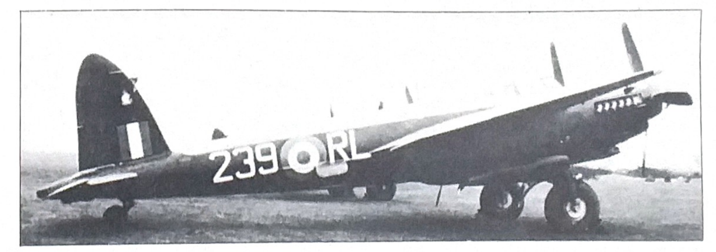
Un Typhoon del 198.° parte para una misión «fila de taxis» desde una polvorienta pista en Francia.

199.° Squadron





Una fila de Stirling del 199.° Squadron en Marham, en 1944. El 199.° usó sus Stirling para misiones ECM con el 100.° Group, y actuó con ellos el Día D.



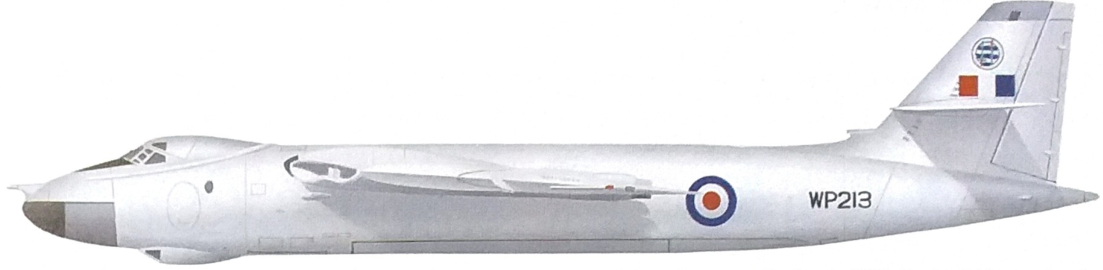
Un de Havilland Mosquito NF.Mk 36 del 199.° en Hemswell, en 1952. Estos aviones suplieron a los Lincoln del escuadrón en varias misiones ECM.

El 199.° Squadron se formó al principio de la I Guerra Mundial en Rochford, el 1 de junio de 1917, para dedicarse a la transformación de pilotos del estado de vuelo nocturno elemental a entrenamiento de bombardeo avanzado con aviones RAF F.E.2b. Este cometido continuó durante un año; luego, el 199.° Squadron se trasladó a la base aérea de Harpswell, donde fue disuelto en junio de 1919.

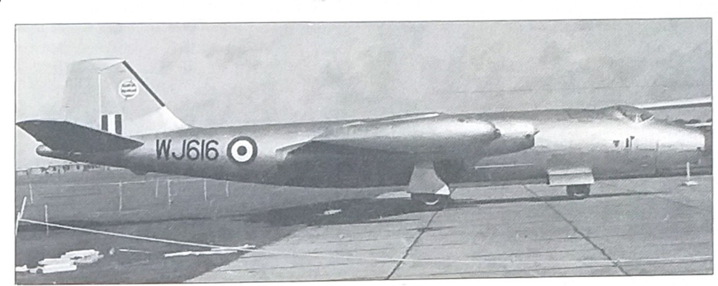
El 7 de noviembre de 1942, el 199.° Squadron se reformó en Blyton con bimotores Vickers Wellington Mk III. Al cabo de seis meses se trasladó al 3.^{er} Group en Lakenheath, donde comenzó a reequiparse con Short Stirling Mk III. Reasumió las operaciones en julio, centrándose en misiones de minado, más adecuados a la vulnera-

bilidad del Stirling. También hizo lanzamientos de suministros para los agentes en Francia en febrero de 1944, pero en mayo el 199.º fue retirado de las operaciones y transferido al 100.º Group (de Contramedidas de Radio) en North Creake. Fue operacional el Día D, en el que realizó vuelos de interferencia de radar cerca de Calais. Sus aviones incorporaban equipos avanzados de interferencias para inutilizar las defensas de radar alemanas durante las incursiones de bombardeo. Los Handley Page Halifax sustituyeron a los Stirling en 1945 y el escuadrón se disolvió el 29 de julio de 1945 en North Creake.

El 199.º Squadron se volvió a formar en Watton como parte del 90.º Group de transmisiones para llevar a cabo misiones de contramedidas una vez más. Para ello se equipó con aviones Avro Lincoln y de Havilland Mosquito NF.Mk 36. Este último fue sustituido por el English Electric Canberra B.Mk 2 en marzo de 1954, cuando el escuadrón se hallaba en Hemswell junto a escuadrones *pathfinder* Canberra, mientras que los Lincoln dejaron paso a los Vickers Valiant. El escuadrón fue disuelto el 15 de diciembre de 1958, y la patrulla Valiant pasó a formar el 18.º Squadron.



El 199.º retuvo su papel de contramedidas de radio cuando los Vickers Valiant llegaron a finales de 1957. Se disolvió en 1958 para convertirse en un nuevo 18.º Squadron.

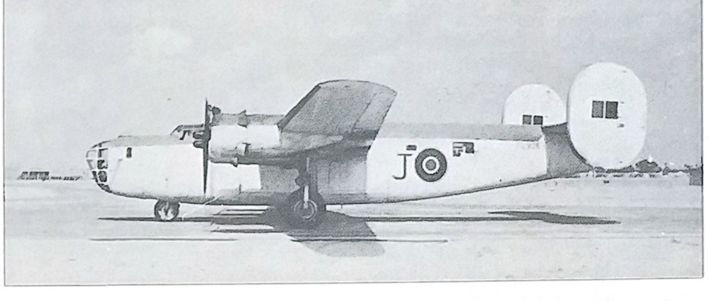


El 199.º usó el Canberra B.Mk 2, que llegó en 1954 como sustituto del Mosquito. Este avión continuó en servicio junto a los Valiant.

200.º Squadron



El 200.º Squadron se formó en East Retford el 1 de julio de 1917 como unidad de entrenamiento nocturno equipada con aviones RAF F.E.2b. El escuadrón se disolvió en diciembre de 1918. Un núcleo del 206.º Squadron en Bircham Newton fue empleado para volver a formar el 200.º Squadron, el 25 de mayo de 1941. Dieciocho días después se trasladó con sus Lockheed Hudson a Gibraltar. Esos aviones se usaron para dar referencias de navegación y escolta a una fuerza de 48 Hurricane que iban a reforzar la isla. El 200.º se trasladó a Jeswang, en Gambia, para enviar destacamentos a Freetown, Takoradi y Port Etienne. Su misión era entonces la de dar escolta antisubmarina a los convoyes que llevaban suministros al África occidental para su posterior envío a Egipto, y cubrir los convoyes por El Cabo. Esta misión siguió durante dos años sin ningún avistamiento. En junio de 1943 el escuadrón se trasladó a Yundum para reequiparse con Consolidated Liberator y, dos meses después atacó tres *U-boote* en ocho días, ganando el oficial piloto L.A. Trigg una Cruz Victoria a título póstumo por su heróica actuación. Siguieron las patrullas, sin ningún avistamiento más, hasta marzo de 1944, cuando el escuadrón se trasladó al aeródromo St Thomas Mount, en Madrás, la India. En abril el escuadrón era de nuevo operacional y realizaba salidas antisubmarinas y patrullas de convoyes sobre el océano Índico. De nuevo, la mayoría de sus vuelos no proporcionaron blancos enemigos hasta diciembre, en el que una tripulación descubrió un submarino en superficie y lanzó cargas de profundidad sobre él. Inició a continuación una serie de vuelos especiales, lanzando suministros a los agentes tras las líneas enemigas; esta fue su única misión mientras la guerra llegaba a su fin. El 1 de mayo de 1945 el escuadrón se disolvió en Jessore para convertirse en el 8.º Squadron.



Un Consolidated Liberator Mk III del 200.º Squadron en Fayid, Egipto, en 1943. Los Liberator del escuadrón fueron básicamente de versiones tardías.

201.º Squadron



El 201.º Squadron se constituyó en Fienvilliers el 1 de abril de 1918 al ser así redesignado el 1.er Squadron del RNAS. Esta unidad se había formado a su vez el 16 de octubre de 1914 en Gosport, con aviones Sopwith Tabloid. En 1915 había recibido un material de vuelo más apto e iniciado las incursiones de bombardeo sobre los puertos de las costas belgas, antes de desplazarse a Dunkerque, desde donde se dedicó a atacar las bases de los dirigibles enemigos y también las propias aeronaves. En una de sus salidas, el subteniente R.A.J. Warneford obtuvo la Cruz Victoria al destruir el dirigible *LZ37* lanzándole bombas de 9 kg. Por su parte, el escuadrón sufrió varias vicisitudes y reorganizaciones, y sin dejar de ser el 1.er Squadron del RNAS, fue reequipado con los primeros Sopwith Triplane y se convirtió en una unidad de caza. En enero de 1917 utilizó sus aviones para reforzar a las apuradas unidades del RFC en el



Un Supermarine Southampton del 201.º Squadron en Calshot. La unidad se había formado a partir de la 480.ª Patrulla de Reconocimiento Costero.



Un Short Sunderland del 201.º Squadron despega de Castle Archdale para uno de sus últimos cometidos de la guerra.

Somme. No fue hasta noviembre de 1917 que el escuadrón volvió al norte y se reintegró en la disciplina del RNAS, que lo envió a Gran Bretaña para descansar y reequiparse. Mientras se hallaba en Dover recibió sus primeros Sopwith Camel y fue enviado varias veces a interceptar los aviones alemanes que amenazaban Londres, antes de regresar a Dunkerque en febrero de 1918. Antes de la firma del armisticio el escuadrón obtuvo su segunda Cruz Victoria, en la persona del mayor W. G. Barker, quien en el curso de un violento combate de caza consiguió por sí sólo derribar cuatro aviones enemigos, pese a la aplastante superioridad contraria. El 201.° Squadron retornó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Lake Down el 31 de diciembre de 1919.

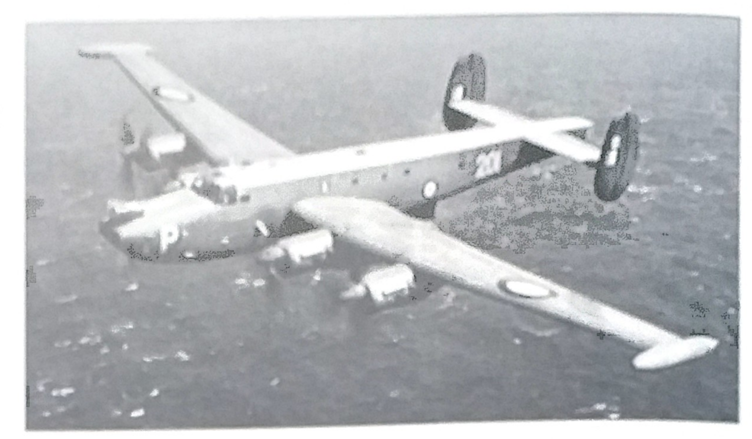
Hacia finales de los años veinte las patrullas costeras de la RAF se expandieron hasta convertirse en escuadrones al completo; eso mismo sucedió con la 480.ª Patrulla de Calshot, que se convirtió en el 201.° Squadron el 1 de enero de 1929. El escuadrón era ahora una unidad de reconocimiento general que, equipada con Supermarine Southampton, era responsable de la protección de la navegación en el Canal y estaba asignada a la Flota Metropolitana. Sus Southampton fueron remplazados por Saro London en 1936. Cuando estallaron las hostilidades el escuadrón se hallaba en mitad de un segundo proceso de reequipamiento, pero los prometidos Short Sunderland no acababan de llegar. Así, el escuadrón se trasladó a su base operacional de Sullom Voe e inició patrullas de protección de Scapa Flow con los London y Supermarine Stranraer.

En abril de 1940, estos biplanos fueron sustituidos por los Sunderland, que dieron al escuadrón alcance suficiente para patrullar sobre el Atlántico Norte. Al poco tiempo inició vuelos de traslado a Islandia, pues esa isla estaba ahora a disposición de la Royal Navy y la RAF. El escuadrón participó en el seguimiento del *Bismarck* y el *Prinz Eugen* en mayo de 1941.

En 1944, el 201.° se trasladó a Gales para desempeñar sus cometidos sobre los accesos occidentales y ayudar a controlar el Canal durante la inminente invasión de Francia. La unidad regresó a Irlanda en noviembre para remprender sus largas patrullas sobre el Atlántico Norte.

En marzo de 1946, el escuadrón volvió a Calshot. En junio de 1948 estuvo ocupado al servicio del puente aéreo de Berlín, volando de Hamburgo al lago de Havel, en la bloqueada ciudad. Hizo esto durante seis meses, hasta que estuvieron disponibles los suficientes aviones de transporte. El escuadrón se trasladó a Pembroke Dock en enero de 1949, hasta enero de 1957. Por entonces, el Sunderland había pasado de moda y no había ningún hidrocanoa para su sustitución. El Avro Shakleton se encargó de las misiones del Sunderland, y el 201.° (junto con su escuadrón hermano, el 230.°) fue disuelto en Pembroke Dock el 28 de febrero de 1957.

El 1 de octubre de 1958, en St Mawgan, el 220.° Squadron se convirtió en el 201.° Squadron. Se equipó con el Shackleton MR.Mk 3 y realizó las mismas misiones que antes efectuara el Sunderland; pero el Shackleton tenía mayor velocidad, un equipo más sofisticado y una mayor autonomía (de 24 horas). El 201.° Squadron usó el Shackleton MR.Mk 3 durante 12 años, trasladándose a Kinloss en marzo de 1965 y reequipándose allí con Hawker Siddeley Nimrod en 1970. Desde entonces, ha formado parte del Ala Kinloss, recibió los mencionados Nimrod MR.Mk 2 y usó algunos de ellos durante el conflicto de las Malvinas en 1982.



Un Avro Shackleton MR.Mk 3 del 201.° Squadron en vuelo desde Kinloss a finales de los años sesenta. Los Shackleton fueron sustituidos por los Nimrod en octubre de 1970.

202.° Squadron



El 202.° Squadron se formó en Bergues el 1 de abril de 1918 al ser redesignado el 2.° Squadron el RNAS. Este escuadrón se había formado al principio en Eastchurch el 17 de octubre de 1914 con una mezcla de aviones para misiones de defensa metropolitana y patrulla costera. Su siguiente período de servicio fue como escuadrón de bombardeo en el complejo de la Royal Navy en Dunkerque, usando Sopwith 1 1/2-Strutters, con cazas Sopwith Pup para la escolta. En marzo de 1917 recibió Airco D.H.4 y todavía los usaba cuando se convirtió en el 202.° Squadron. En marzo de 1919 volvió a Driffield, en Yorkshire, y fue disuelto en esa base el 22 de enero de 1920.

El escuadrón se reformó el 1 de enero de 1929 a partir de la 481.ª Patrulla de Kalafrana, Malta. Esta patrulla había estado equipada con Fairey IIID para cooperar con la Flota del Mediterráneo recibiendo hidroaviones Fairey IIIF al año siguiente. En 1935 el 202.° se convirtió en un escuadrón de hidrocanoas con Supermarine Scapa. Esto coincidió con la crisis de Abisinia, por lo que el 202.° usó sus nuevos aviones para buscar barcos de guerra italianos y vigilar sus movimientos.

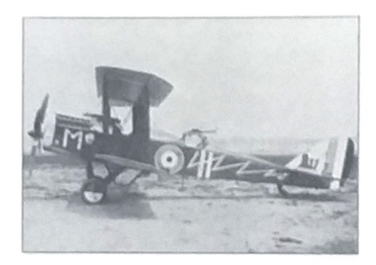
En 1937, los Saro London remplazaron a los Scapa y el escuadrón realizó patrullas en el Mediterráneo occidental cuando la Guerra Civil española inició la escalada. También mantuvo patrullas regulares en Alejandría, vigilando los movimientos italianos cuando despuntaba la guerra, y en setiembre de 1939 se trasladó a su estación de guerra en Gibraltar. Continuó en la base del Peñón durante los primeros años de la guerra y recibió Fairey Swordfish para las patrullas de corto alcance, al tiempo que los London se encargaban de los vuelos de mayor autonomía. En 1941 los Consolidated Catalina sustituyeron a los London.

El 202.° sentó una rutina regular para cubrir el Mediterráneo; fue ésta su misión más importante a finales de 1942, ante la inminencia de la operación «Torch». Ello reportó al escuadrón una actividad sin precedentes.

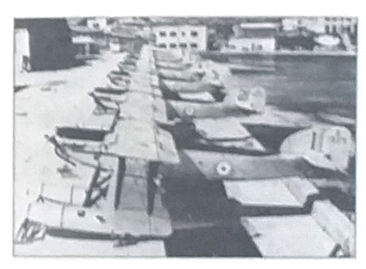
A comienzos de 1943 la unidad dio un paso importante en el avistamiento de *U-boote* y realizó algunos ataques con éxito. Desde entonces, sin embargo, la actividad disminuyó y el escuadrón voló a la Gran Bretaña por primera vez. Sentó base en Irlanda (Castle Archdale), donde equipó sus Catalina con reflectores Leigh, usándolos en la búsqueda de *U-boote* que, por entonces, navegaban sumergidos a cota snorkel. Durante la mayor parte del tiempo, el escuadrón patrulló sin resultados. Al terminar la guerra la unidad no duró mucho, pues fue disuelta en Castle Archdale el 27 de junio de 1945.

El 202.° Squadron se reformó el 1 de octubre de 1946 en Aldergrove a partir del 518.° Squadron. Ahora tenía un nuevo cometido que cumplir, el de reconocimiento meteorológico. Equipado con Handley Page Halifax Mk 6, patrulló por el Atlántico para recoger información meteorológica que llevaba de vuelta a su base para facilitar la elaboración del pronóstico del tiempo. Estos vuelos, conocidos como operaciones «Bismuth», fueron a menudo azarosos, en las turbulentas condiciones del Atlántico, con sus frecuentes tormentas. En octubre de 1950 los Halifax comenzaron a ser sustituidos por versiones especialmente equipadas del Handley Page Hastings, los Met. Mk 1. Con ellos el escuadrón hizo misiones diarias hasta 1964. Por entonces, los satélites comenzaban a suministrar imágenes meteorológicas que podían sustituir los informes del 202.°, por lo que el escuadrón fue disuelto el 31 de julio de 1964.

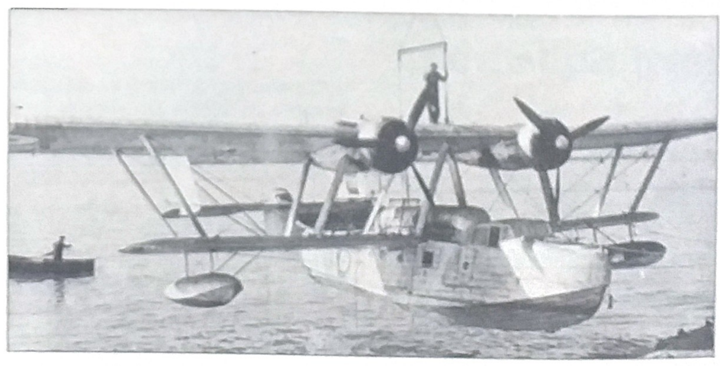
La unidad se volvió a formar el 1 de setiembre de 1964, a partir del 228.° Squadron, con cuartel general en Len-



Un D.H.4 del 202.° Squadron. Estos aviones fueron utilizados en misiones de bombardeo y reconocimiento (foto P.H.T. Green).



Alineamiento de hidroaviones Fairey IIIF del 202.° en Kalafrana (Malta) en 1934. Estos aparatos sirvieron desde 1930 hasta su sustitución por los Scapa.



El 202.° sustituyó sus Supermarine Scapa por Saro London en 1937. Estos aviones seguían en activo cuando estalló la guerra y no fueron reemplazados hasta 1941.


Los Westland Whirlwind del 202.° sirvieron desde 1964 hasta 1979 en misiones de salvamento.


La llegada del Sea King supuso un incremento de las prestaciones del 202.° Squadron.


El 202.° se convirtió en unidad de reconocimiento meteorológico el 1 de octubre de 1946 y usó aviones Halifax heredados del 518.° Squadron.

confield. El nuevo escuadrón actuó en misiones de búsqueda y salvamento equipado con Westland Whirlwind HAR.Mk 10. Destacó patrullas en Acklington, Leuchars y Coltishall con este fin, cubriendo toda la costa este de Inglaterra y Escocia. Se llevaron a cabo gran número de vuelos de rescate con éxito, sobrepasando en número los salvamentos de civiles a los de militares. En 1978 comenzó a reequiparse con Westland Sea King HAR.Mk 3. Por entonces el escuadrón se había trasladado a Finningley y renovado sus destacamentos con dos aparatos en cada lugar: Boulmer, Brawdy, Coltishall y Lossiemouth. Este modelo dio al escuadrón una importante mejora en el alcance y la capacidad de transporte. En 1982, la patrulla de Coltishall se trasladó al sur, a la isla de Ascensión, y eventualmente a Puerto Argentino, en las Malvinas, y terminó convirtiéndose en una separada patrulla 1563.ª

203.° Squadron

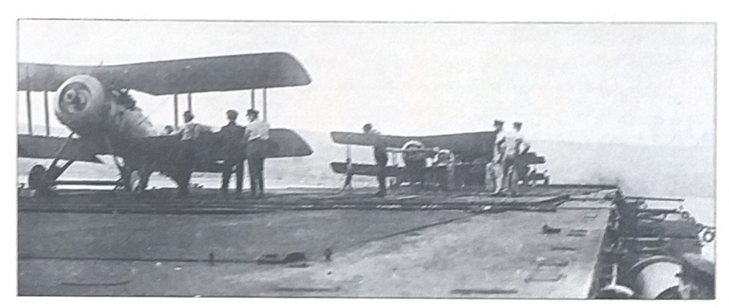


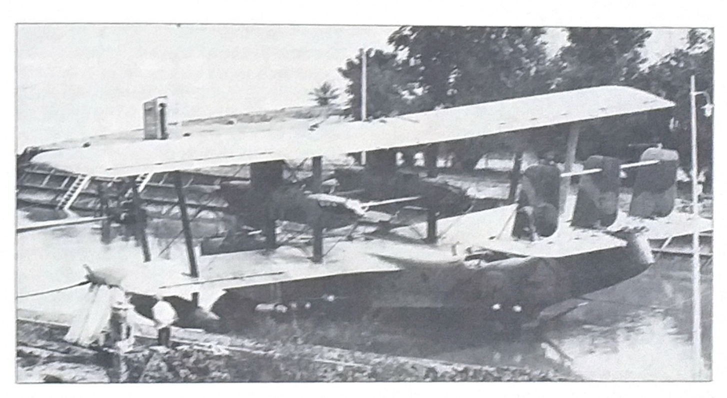
El 1 de abril de 1918, el 3.er Squadron del RNAS se convirtió en el 203.° Squadron de la RAF. Era un escuadrón de caza equipado con aviones Sopwith Camel; había estado basado en Eastchurch en 1914 y marchó a Ostende cuando estalló la guerra. Allí atacó las bases de los dirigibles alemanes en Bélgica hasta comienzos de 1915, en que se trasladó a los Dardanelos como escuadrón polivalente. A finales de 1915 fue disuelto, pero se reformó a partir del Escuadrón C en junio de 1916, en Dunkerque; ahora era un escuadrón de caza equipado con Nieupot y Bristol Scout, que pronto fueron sustituidos por Sopwith Pup, que se usaron en apoyo del RFC en el Somme. En julio de 1917 el 3.er Squadron sustituyó sus Pup por Sopwith Camel. A finales de año tuvo un breve descanso en Gran Bretaña y regresó a Francia a comienzos de 1918. Durante ese año cambió frecuentemente de base para mantenerse lo más cerca posible de los combates. Tras el armisticio, el 203.° permaneció en Francia hasta marzo de 1919, en que volvió a Inglaterra para ser disuelto en Scopwick el 21 de enero de 1920.

El 203.° Squadron se reformó el 1 de marzo de 1920 para cometidos de defensa costera, equipado otra vez con los Sopwith Camel, en Leuchars (Escocia), y en los dos años siguientes cooperó con la Flota Metropolitana, operando en el Forth. En 1922 se reequipó con el nuevo Nieuport Nightjar e inmediatamente embarcó en el HMS *Argus* para desplazarse a Constantinopla durante la crisis turca. Cuando ésta terminó sin complicaciones, el escuadrón volvió a Leuchars en la primavera de 1923 y fue disuelto en esa misma base el 1 de abril, convirtiéndose en la 402.ª Patrulla de Caza de la Flota, de la Fleet air Arm (Arma Aérea de la Flota). El 1 de enero de 1929 la 482.ª Patrulla en Cattewater, Plymouth, se convirtió en el 203.° Squadron. Se equipó con Supermarine Southampton Mk II y pronto se trasladó al golfo Pérsico, estacionándose en Basora en marzo.

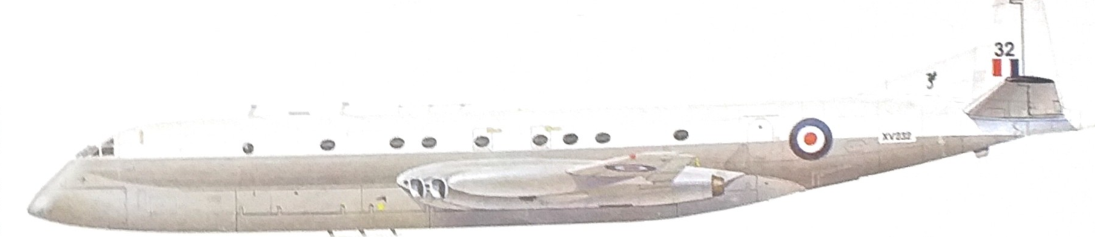
Los Southampton fueron sustituidos por Short Rangoon en 1931; eran aviones aquejados de constantes problemas motrices, pero el escuadrón mantuvo sus misiones rutinarias e incluso se dedicó a buscar bases adecuadas para la creciente red de rutas de los hidrocanoas de Imerial Airways.

En 1935 llegaron los Short Singapore Mk III y el escuadrón se trasladó a Adén a finales de año. Esto duró hasta julio de 1936, en que el 203.° volvió a Basora. Sin embargo, cuando estalló la II Guerra Mundial, el 203.° volvió a Adén, su base en caso de conflicto, pero a finales de 1939 comenzó a abandonar los hidrocanoas y a reequiparse con Bristol Blenheim Mk IV, que usó en patrullas navales y para suministrar una fuerza de caza de largo alcance en la zona. Cuando los otros escuadrones de Blenheim de Adén comenzaron a realizar bombardeos, el 203.° le suministró escolta de caza. En 1941 el 203.° tuvo su propia patrulla de bombarderos Blenheim e hizo un creciente uso de ellos en la guerra de África Oriental, pero una crisis aún mayor supuso el destino del escuadrón a Creta, en abril de 1941, como fuerza de caza de emergencia, pero sin ninguna esperanza real de éxito. Tras una semana en la isla se retiró a Egipto para recuperarse. Desde Egipto, el 203.° marchó a Palestina para patrullar sobre los vitales oleoductos provenientes de Iraq, y se vio envuelto en la rebelión iraquí de aquel año. Seguidamente, el escuadrón operó en la campaña Siria antes de volver a Egipto. Tras haberse dedicado al bombardeo y la caza táctica, el 203.° volvió a sus intereses marítimos. Su misión era ahora el reconocimiento naval sobre el Mediterráneo Oriental y el Egeo, para lo cual se trasladó a Chipre. Al cambiar el año, el escuadrón se dedicó al seguimiento de los movimientos de la flota de batalla italiana; luego fue apartado de las opera-


Aviones Nieuport Nightjar a bordo del HMS *Argus* durante la crisis de Chanak en 1922. El Nightjar fue empleado sobre todo como caza basado en tierra por el 203.°, el único usuario de este modelo.


Un Short Singapore Mk III del 203.° en Basora en 1937, provisto de un camuflaje experimental. Estos aviones habían operado desde Adén durante la crisis del Abisinia (foto Bruce Robertson).


Un anónimo Avro Shackleton MR.Mk 3 del 203.° Squadron. La unidad operó desde Ballykelly, en Irlanda del Norte, hasta 1969, en que se trasladó a Luqa, Malta (foto P.H.T. Green Collection).



Cuando aumentaron las dificultades de empleo de bases maltesas a comienzos de los años setenta, el 203.° se trasladó a Sigonella (Sicilia) durante su conversión a los Nimrod.

ciones y enviado a Egipto para descansar. Cuando volvió a la actividad, a finales de febrero de 1942, usaba aviones Martin Maryland y Lockheed Hudson junto a los Blenheim. Conforme el año avanzaba, el escuadrón fue abandonando los otros modelos y se centró en la consecución de una fuerza exclusiva de Martin Baltimore. Estos aviones fueron usados durante 1943 en misiones navales generales, salvamentos marítimos, escoltas de convoyes e incluso reconocimiento fotográficos. El año terminaba y por entonces había muy poca actividad para el 203.° Squadron, por lo que fue retirado de las operaciones y, en noviembre de 1943, enviado a Santa Cruz, en la India.

Allí se reequipó con Vickers Wellington GR.Mk XIII para cometidos antisubmarinos en el océano Índico. Pero esto también resultó improductivo y el escuadrón voló cientos de horas de patrulla sin avistar un solo barco enemigo. En noviembre de 1944 los Consolidated Liberator sustituyeron a los Wellington e incrementaron el alcance del escuadrón, que destacó una patrulla en la nueva base de las islas Cocos a comienzos de 1945, desde donde realizó salidas nocturnas de interdicción antibuque en el golfo de Bengala.

Cuando terminó la guerra, en setiembre de 1945, el escuadrón comenzó a realizar misiones de transporte para la base de las Cocos. Éstas duraron hasta mayo de 1946, en que la unidad volvió a la Gran Bretaña. Residió en Leuchars y luego se desplazó al sur, a St Eval, Cornualles, en 1947. Por entonces se había reequipado con Avro Lancaster GR.Mk 3, que utilizó en la cobertura de los accesos occidentales. Así siguieron las cosas hasta febrero de 1953, en que el 203.° se trasladó a Topcliffe, en Yorkshire, para reequiparse con Lockheed Neptune enviados por los estadounidenses para que la RAF no quedase atada de manos hasta que los Avro Shackleton entrasen plenamente en servicio. Ello era necesario a causa de la creciente flota de submarinos soviéticos, cuyo seguimiento y control fue la principal misión del 203.° Squadron. Los Neptune volvieron a Estados Unidos en 1956 y el 203.° fue disuelto en Topcliffe el 1 de setiembre.

El 203.° Squadron se volvió a formar el 1 de noviembre de 1958 en Ballykelly como parte del ala Shackleton de esa base. Se reequipó con la nueva versión MR.Mk 3, aunque esta fue ocasionalmente complementada por la MR.Mk 2. Durante una década el escuadrón formó parte de ese ala, volando sobre el Atlántico Norte para interceptar los submarinos más sofisticados puestos en servicio por los soviéticos. Sus aviones fueron continuamente reformados con equipos mejorados para mantenerse al día de las técnicas antisubmarinas. En enero de 1969 el escuadrón se trasladó a Luqa para realizar la misma misión desde allí, debido a que la flota soviética del mar Negro estaba creciendo y hacía sentir su presencia en el Mediterráneo. Los Shackleton sobrevolaron el Mediterráneo en misiones antisubmarinas y de salvamento hasta ser sustituidos por los Hawker Siddeley Nimrod MR.Mk 1 en Luqa, en julio de 1971. El 203.° fue disuelto en Luqa el 31 de diciembre de 1977 a raíz de la retirada británica de Malta.

204.° Squadron



El 204.° Squadron nació el 1 de abril de 1918 en Bray Dunes a partir del 4.° Squadron del RNAS. La unidad naval estaba equipada con Sopwith Camel y se había formado originalmente el 25 de marzo de 1915 como Patrulla de Defensa de Dover, que se convirtió en el 4.° Squadron. Cinco meses después se trasladó a Eastchurch, donde se convirtió en la 4.ª Ala, y un nuevo 4.° Squadron se formó en Coudekirke el 31 de diciembre de 1916. Por entonces, usaba los Sopwith 1 1/2-Strutter, pero en marzo de 1917 recibió Sopwith Pup y se trasladó a Bray Dunes poco después.

En junio de 1917, el 4.° Squadron se reequipó con Sopwith Camel. Al final del año volvió a Walmer, Inglaterra, donde pasó tres meses conteniendo las incursiones aéreas alemanas sobre Londres, y después volvió a Francia.

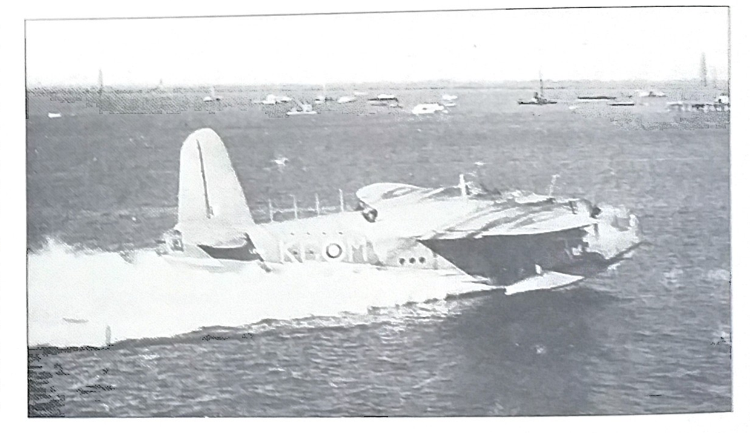
Al llegar la primavera y el verano, el nuevo 204.° fue cada vez más utilizado para escoltar el creciente número de bombarderos diurnos sobre las líneas alemanas.

El 204.° Squadron se volvió a formar el 1 de febrero de 1929, de acuerdo con la política de reconstituir antiguos escuadrones del RNAS. La base era Cattewater (pronto se llamaría Mount Batten) en Plymouth y la nueva unidad fue equipada con hidrocanoas Southampton. Los Southampton siguieron en activo hasta 1935, en que el 204.° se reequipó con Supermarine Scapa e inmediatamente marchó a Egipto (Aboukir y Alejandría) a causa de la crisis propiciada por la invasión de Abisinia por parte de los italianos. Volvió a Plymouth en octubre de 1936 y comenzó a reequiparse con el Saro London.

En junio de 1939 el 204.° comenzó a sustituir sus London por Short Sunderland y fue declarado operacional con este modelo al tiempo que la II Guerra Mundial estallaba. Rápidamente comenzó a hacer patrullas de convoyes y realizó siete ataques sobre *U-bootes* en los accesos occidentales en el primer mes de operaciones, destruyendo casi seguro uno de ellos.

A raíz de la invasión alemana de Noruega, en abril de 1940, el 204.° se trasladó a las Shetland y patrulló las costas noruegas, cooperando con las fuerzas navales británicas. Ello supuso que el escuadrón hubiese de librar algunos combates con bimotores Junkers JU 88.

En abril, el 204.° se trasladó a Islandia, pero tres meses después inició un largo viaje para ir a cubrir otra brecha que los alemanes estaban aprovechando. Como gran número de convoyes utilizaban la ruta de El Cabo, los *U-boote* se estaban asentando en el África Occidental y empezaban a conseguir buenos resultados, por lo que el escuadrón sentó base en Bathurst. Desde allí los Sunderland volaban a Gibraltar escoltando convoyes con destino al norte, repostaban y volvían acompañando los convoyes con rumbo al sur. Durante la totalidad de 1942 el escuadrón siguió esa pauta, cuya intensidad se acrecentó cuando comenzó la operación «Torch» en noviembre. Ésta mitigó los problemas del escuadrón, pues eliminó el peligro representado por las bases de los franceses de Vichy en el noroeste de África y las puso a disposición de los escuadrones británicos. El 204.° continuó en esta misión nada espectacular hasta el final de la guerra en Europa, en que pasó a realizar un creciente número de vuelos meteorológicos.



El L2158, el primer Sunderland de serie, despega de Bathurst en el curso de su carrera con el 204.°. El escuadrón comenzó a equiparse con los Sunderland en 1939 y se trasladó a África Occidental en 1941, donde los aviones fueron empleados en escoltas de convoyes.

Al terminar la guerra europea, el escuadrón fue disuelto en Jui el 30 de junio de 1945. No se volvió a formar durante otros dos años, y cuando lo hizo fue en cometidos de transporte. El 1 de agosto de 1947 se reconstituyó en Kabrit, Egipto, y se equipó con Douglas Dakota. Ahora formaba parte del Ala de Transporte de Oriente Medio y se dedicó a la cobertura de rutas regulares a lo largo del Cercano y Medio Oriente. Además de ello, el escuadrón tenía el papel secundario de apoyar al Ejército y en consecuencia se dedicó a maniobras con paracaidistas. Recibió el primero de los sustitutos de sus Dakota en Oriente Medio, en la forma de los Vickers Valetta en mayo de 1949. Continuó en este papel los cuatro años siguientes sin un solo accidente serio y luego, el 20 de febrero de 1953, fue disuelto al convertirse en el 84.° Squadron en Fayid.

El escuadrón se reformó en su tradicional cometido marítimo en Ballykelly el 1 de enero de 1954 y se equipó con Avro Shackleton MR.Mk 2. Además de sus funciones usuales, su tarea suponía largos vuelos a ultramar (análogos a los cruceros de los hidrocanoas de antes de la guerra), y en 1955 el 204.° partió para Sudáfrica, en parte con motivos mercantiles: para persuadir a la SAAF de la compra de los Shackleton. Pero al año siguiente el 204.° hubo de dedicarse a la crisis de Suez, volando al Oriente Medio una vez más, de nuevo en el papel de transporte. En 1957, el escuadrón partió para Australia con el fin de suministrar apoyo meteorológico a las pruebas nucleares británicas. Sus aviones fueron progresivamente puestos al día con mejor equipo antisubmarino en los sesenta, y a principio de los setenta el escuadrón se trasladó a Honington. Allí su misión se centró en las recién erigidas plataformas petrolíferas del mar del Norte, la protección de los derechos pesqueros y el suministro de búsqueda de largo alcance y capacidad de salvamento. Los demás escuadrones de Shackleton se reequiparon lentamente con BAe Nimrods o se disolvieron, pero el 204.° continuó con sus misiones por todo el mundo, con destacamentos en el Extremo Oriente y África Oriental. Eventualmente fue disuelto en Honington el 28 de abril de 1972, como último escuadrón antisubmarino equipado con el Shackleton.

205.º Squadron



Los Airco D.H.4 del 205.º fueron usados casi exclusivamente en misiones de bombardeo en el frente Occidental. El escuadrón volvió a Gran Bretaña en marzo de 1919 y se disolvió diez meses después.

El 205.º Squadron se formó el 1 de abril de 1918 en Bois de Roche a partir del 5.º Squadron del RNAS. Esta última unidad tuvo su origen en Coudekirke el 31 de diciembre de 1916 y se la dotó con Sopwith 1 1/2-Strutter. En abril de 1917 fue reequipada con Airco D.H.4. Este avión era el mejor bombardero diurno de la época y aumentó el alcance del escuadrón. A comienzos de 1918 el escuadrón fue asignado a la 5.ª Brigada del RFC y operó con esta unidad durante la ofensiva alemana de primavera. En mayo de 1918 fue transferido a misiones de reconocimiento fotográfico, pues el largo alcance de los D.H.4 suponía una ayuda para ello, y desplegó una gran actividad durante dos meses para todo el ala. Después, en julio, volvió a la ofensiva de bombardeo para tomar parte en las principales incursiones. De agosto en adelante se reequipó progresivamente con el D.H. 9A, un excelente desarrollo del D.H.4, y usó este modelo con buenos resultados hasta que la I Guerra Mundial terminó. Volvió a Inglaterra en marzo de 1919 y fue disuelto en Hucknall el 22 de enero de 1920.

El 205.º Squadron se volvió a formar poco después, en Leuchars el 1 de abril de 1920. Se equipó con cazas embarcables Parnall Panther con los que llevó a cabo pruebas de aptitud en portaviones. Permaneció como parte de la fuerza embarcable de la Royal Navy durante tres años, hasta que fue disuelto el 1 de abril de 1923 al convertirse en la 441.ª Patrulla.

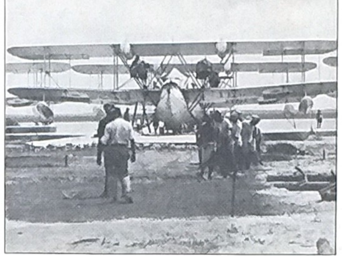
En octubre de 1927 una unidad llamada Patrulla del Extremo Oriente se constituyó en Inglaterra y fue equipada con cuatro Supermarine Southampton. Los usó para volar a Singapur y luego hacer amplias giras de buena voluntad por todo el Extremo Oriente. Se instaló en Seletar para convertirse en escuadrón de reconocimiento general, para cooperar con la Flota de Extremo Oriente, y el 8 de enero de 1929 se convirtó en el 205.º Squadron. En abril de 1935 los Short Singapore Mk III sustituyeron a los Southampton y el escuadrón aumentó el número de sus aviones.

Aún usaba los Singapore cuando estalló la II Guerra Mundial y fue movilizado en 1940 para buscar corsarios de superficie alemanes que se creia que se ocultaban en la zona. Empezaron a llegar nuevos aviones en 1941, las hidrocanoas Consolidated Catalinas. El 205.º tenía entonces una patrulla destacada en Koggala. En esta situación el escuadrón entró de pronto en la guerra el 7 de diciembre de 1941, cuando se produjo el ataque general japonés. El 205.º colgó bombas bajo las alas de sus aviones y atacó los buques y tropas que desembarcaban en Malasia, pero pronto Seletar comenzó a ser bombardeada y a finales de enero de 1942 el escuadrón sólo le quedaban cuatro aviones y su base era insostenible. El mes siguiente continuó operando desde Java y Sumatra hasta que los dos últimos aviones tuvieron que huir a Australia.

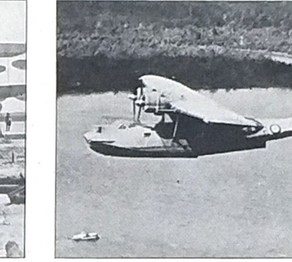
El 23 de julio de 1942 el escuadrón inició una nueva vida, en Koggala, con una nueva flota de aviones Catalina. Comenzó una actividad rutinaria de patrulla antibuque, salvamento marítimo y algunas salidas anti-invasión, pues en 1942 tanto Ceilán como la India estaban amenazadas por el expansionismo japonés.

El año 1943 estuvo lleno de patrullas de rutina sobre el océano Índico, recompensadas por la primera interdicción sobre un submarino en noviembre. El escuadrón también comenzó a volar misiones especiales con equipos de interferencia de radio y radar. Como los Catalina disfrutaban de gran alcance, el escuadrón forjó un vínculo postal con Australia, que suponía la cobertura de 4 830 Km. Hasta mediados de 1945 usó los Catalina y luego, en junio de 1945, comenzó a reequiparse con Short Sunderland GR.Mk 5. Con ellos volvió de nuevo la paz y el escuadrón empleó el modelo para restablecer los lazos de la RAF con Extremo Oriente, volviendo a Seletar en 1949. En 1951, el 205.º entró en hostilidades una vez más y envió un destacamento a Japón para realizar patrullas sobre Corea en colaboración con la US Navy.

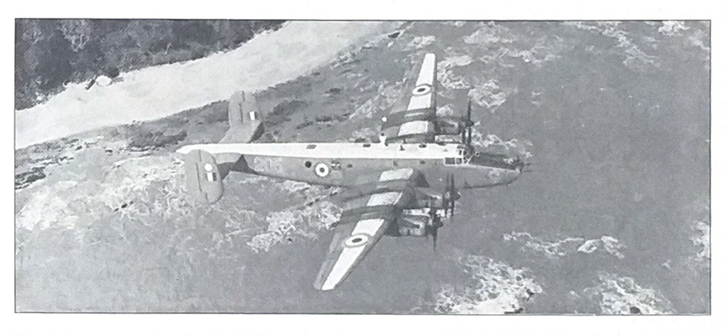
Por entonces, el 205.º ya estaba usando los Avro Shackleton desde hacía un año, y este modelo mejoró las prestaciones del escuadrón. Con el transcurso del tiempo, la unidad voló por todo el área de Extremo Oriente, tanto en misiones antisubmarinas como de salvamento. Mantuvo un destacamento en Gan, en mitad del océano Índico, y desde allí sus aviones se desplazaron a Majunga para imponer el bloqueo de Beira durante la declaración unilateral de independencia rhodesiana. El escuadrón siguió en esta línea durante los siguientes 12 años con sus Shackleton, hasta que el gobierno británico decidió que Gran Bretaña debía retirarse de Extremo Oriente. En consecuencia, el 31 de octubre de 1971 el 205.º Squadron se disolvió en Chang.



Los Supermarine Southampton de la Patrulla de Extremo Oriente se convirtieron en el 205.º Squadron.



El 205.º usó hidrocanoas desde abril de 1941 hasta el final de la guerra y se convirtió al Sunderland después.



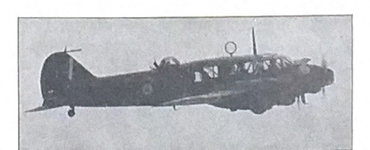
El 205.º estuvo desplegado en Extremo Oriente. Su última encarnación fue como unidad de reconocimiento marítimo equipada con el Shackleton.

206.º Squadron

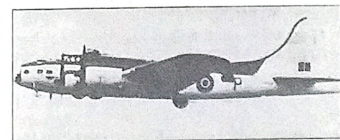


El 1 de abril de 1918, el 6.º Squadron del RNAS se convirtió en el 206.º Squadron de la RAF. Se había constituido originalmente en Dover el 1 de noviembre de 1916, pero se desplazó a Petite Synthe, en Dunkerque. Usó Nieuport Scouts y en marzo de 1917 cambió de base para reforzar las unidades del RFC durante tres meses. Luego volvió a Dunkerque, donde se reequipó con el nuevo Sopwith Camel en junio de 1917. Ahora estaba bien situado, no sólo para misiones costeras, sino también para interceptar los bombarderos Gotha que atacaban Inglaterra. Sin embargo, el escuadrón fue disuelto en agosto de 1917.

El 6.º del RNAS se volvió a formar el 1 de enero de 1918 como escuadrón de bombardeo diurno. Se le dotó con Airco D.H.4 para entrenarse, junto con algunos D.H.9. El 6.º lentamente se equipó por completo con este último modelo y lo llevó a Dunkerque a mediados de febrero, donde fue declarado operacional el 9 de marzo. Sin embargo, a finales de marzo se trasladó a Ste Marie Cappel como parte del



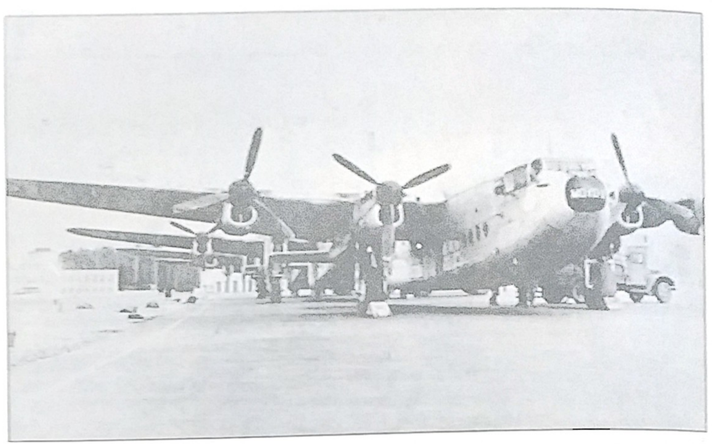
El artillero de este Anson del 206.º derribó un Heinkel He 115, a pesar de la obsolencia de su montura.



El 206.º Squadron se reequipó con Boeing Fortress en Benbecula, en las Hébridas, en 1942.



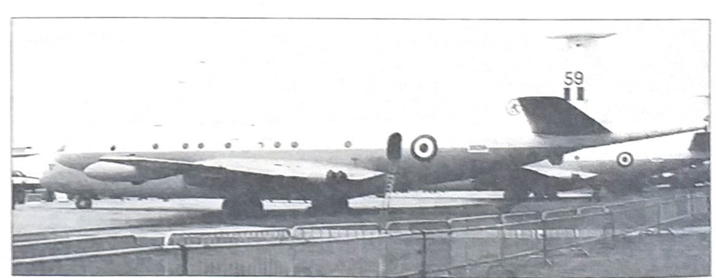
El 206.° operó con Liberator desde St Eval, en Cornualles, y después desde Leuchars, en Escocia. Sus aviones realizaron largas patrullas por las costas noruegas.



Arriba: un Avro York del 206.° durante la operación «Plainfare», también conocida como el Puente Aéreo de Berlín. La vida del escuadrón como unidad de transporte fue breve.

Abajo: un Avro Shackleton MR.Mk 3 del 206.° vuela sobre la costa de Cornualles, cerca de Newquay. La unidad estuvo basada en St Mawgan de 1958 a 1965.





Los Nimrod rara vez llevaron la insignia de la unidad, excepto en los eventos tales como la revista del jubileo de la Reina, en 1977, durante el que fue fotografiado este MR.Mk 1.

11.ª Ala del RFC y se convirtió en el 206.° Squadron el 1 de abril. Entonces se centró en reconocimientos fotográficos tras las líneas enemigas, con el bombardeo como papel secundario, y pronto fue la primera unidad de recofoto del 2.° Ejército. Esta fue la tónica durante el verano de 1918, para lo que el 206.° estuvo basado en Alquines. Después, cuando empezó la ofensiva final a tener lugar a partir de setiembre, el escuadrón volvió a los bombardeos además de sus deberes de reconocimiento fotográfico, por lo que voló intensamente hasta el armisticio, terminando con el total de bombas lanzadas superior al de los demás escuadrones de bombardeo diurno. Tras el armisticio el 206.° se trasladó a Alemania, a Bickendorff, donde cubrió un servicio de correo durante cinco meses antes de trasladarse a Francia y hacer el equipaje para Egipto. Allí llegó en junio de 1919 y se convirtió en parte de las fuerzas de la RAF en la zona, hasta que fue redenominado 47.° Squadron en Heluán el 1 de febrero de 1920.

El escuadrón se reformó de nuevo el 15 de junio de 1936 en Manston, a partir de la Patrulla C del 48.° Squadron. Estaba ahora equipado con Avro Anson y se le encomendaron misiones de reconocimiento general. Casi inmediatamente después se trasladó a Bircham Newton. Al principio no fue más que una unidad de conversión para los pilotos destinados a los nuevos monoplanos con tren de aterrizaje retráctil, pero a mediados de 1937 pasó a desempeñar su cometido principal, la cooperación con la Flota Metropolitana. Con el estallido de la II Guerra Mundial, el 206.° llevó a cabo patrullas sobre el mar del Norte y envió destacamentos a Gales, Cornualles, el Wirral e Irlanda del Norte para suministrar protección a convoyes. Aunque el Anson ya era obsoleto, aún pudo dar buena cuenta de sí mismo, pues los aviones del 206.° derribaron un Heinkel He 115 y bombardearon un *U-boote* antes de que terminase 1939.

El 206.° comenzó a reequiparse con Lockheed Hudson en marzo de 1940, lo que le dió un mayor potencial en sus operaciones sobre el mar del Norte. El escuadrón también usó sus Hudson sobre las playas de Dunkerque alrededor de las costas inglesas y comenzó a atacar buques en la costa neerlandesa, con buenos resultados, hundiendo un barco en su primera operación. Dividió sus actividades entre la rutina de las patrullas navales y de convoyes en las costas orientales, y las «Rovers» en la costa holandesa. Cuando llegó el invierno, inició salidas de intrusión nocturna sobre los aeródromos alemanes, hasta que el Mando de Caza se encargó de ello.

En 1941, la mayor parte de las salidas del escuadrón partían de St Eval, en Cornualles, pues la unidad se dedicaba a actividades antibuque en los puertos franceses del Atlántico. Pero cuando la guerra de los *U-boote* degeneró, el 206.° Squadron se trasladó a Aldergrove para cubrir los convoyes que entraban y salían del Mersey y el Clyde. Encontró muchos *U-boote* durante este periodo y alcanzó una media de un ataque por mes. Este nivel de actividad continuó hasta el verano de 1942, en que el 206.° se trasladó a Benbecula y comenzó a reequiparse con Boeing Fortress Mk II. Con ellos pudo volar mucho más lejos en el Atlántico; ello supuso mucha más acción, y detectó y atacó muchos submarinos en el otoño y el invierno. Esta tónica siguió en 1943, con el escuadrón completamente ocupado en el mar del Norte, hasta el otoño. Entonces se trasladó a las Azores, en octubre, donde cubrió la brecha del Atlántico Central, que constituía una zona ideal para los *U-boote*. Las patrullas del 206.° tuvieron el efecto esperado de mantener los submarinos sumergidos y, por ello, restarles eficacia, pero realizó algunos contactos y ataques. Pasaron seis meses antes de que la unidad volviese a Gran Bretaña y se reequipase con Consolidated Liberator en St Eval, en abril de 1944. Al principio los usó para la vigilancia constante del Canal durante el transcurso de la invasión de Normandía; mientras hacía ésto, hundió un submarino el 10 de junio. Luego, en julio, se trasladó al norte, a Leuchars, para actuar sobre las costas noruegas. Esta fue su área de operaciones el resto de la II Guerra Mundial, en el que atacó a los *U-boote* pero también soportó la acometida de los cazas alemanes. En noviembre de 1944 el 206.° recibió aviones Liberator con reflectores Leigh para facilitar el cumplimiento de sus operaciones nocturnas; en 1945 se llegó al clímax operacional con seis ataques en enero y cinco en el último mes de hostilidades.

Al terminar la guerra, el 206.° fue transferido al Mando de Transporte con los Liberator modificados y comenzó a volar las rutas a la India, llevando suministros y personal y repatriando prisioneros de guerra. Esto siguió así hasta el 25 de abril de 1946, en que fue disuelto en Oakington.

El 17 de noviembre de 1947 se volvió a formar en Lyneham, equipado con Avro York. Concebido para las rutas imperiales, el escuadrón se dedicó casi por completo al puente aéreo de Berlín, destacado en Wunstorf para este fin. Durante casi dos años se ocupó de los vuelos de socorro de Berlín, tras lo cual volvió a su cometido programado, en las rutas del Mando de Transporte. El 20 de febrero de 1950 se volvió a disolver el 206.° Squadron en Lyneham.

El escuadrón se reformó en su tradicional papel de reconocimiento marítimo en St Eval, el 27 de setiembre de 1952. Ahora formaba parte del creciente Mando Costero, recibió el nuevo Avro Shackleton MR.Mk 1A y pasó a formar parte del ala de St Eval. Sus misiones no fueron distintas de la de los escuadrones de hidrocanoas de antes de la guerra, con muchas patrullas de largo alcance, desarrollo de técnicas antisubmarinas, cooperación con los buques de la Royal Navy y ocasionales vuelos de buena vecindad a ultramar. En 1954 realizó una gira de amistad a Nueva Zelanda y las Fiji, y dos años después fue destacado a la isla de Pascua para misiones concernientes a las pruebas nucleares británicas. St Eval se cerró en 1958, por lo que el 206.° se trasladó a pocas millas de allí, a St Mawgan, al sudoeste, y allí se reequipó con los Shackleton MR.Mk 3. Con ellos su función era prácticamente la misma, aunque las tripulaciones tenían que aprender todo el tiempo nuevas técnicas y operar con nuevos equipos en un loable esfuerzo por mantenerse a la altura de los avances tecnológicos. En 1965 el escuadrón se trasladó al norte, a Kinloss, formó parte del ala de reconocimiento allí estacionada y sustituyó sus Shackleton por los Hawker Siddeley Nimrod en 1970. Con este modelo, ahora en la versión MR.Mk 2, el 206.° Squadron es uno de los principales elementos de las fuerzas antisubmarinas de Gran Bretaña y fue desplegado en el Atlántico Sur durante la crisis de las Malvinas.

Aerolíneas Argentinas



El 14 de mayo de 1949, el ministerio de Transportes argentino asumió el control de las operaciones de todas las compañías aéreas del país (a excepción de LADE, dependiente de la Fuerza Aérea) para constituir Aerolíneas Argentinas. Las cuatro compañías integradas eran Aeroposta Argentina (creada en 1928), Aviación del Litoral Fluvial Argentino (formada en 1938), Flota Aérea Mercante Argentina (nacida el 8 de febrero de 1946) y Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (constituida el 23 de febrero de 1946).

La amalgama de estas aerolíneas tomó carta de naturaleza oficial el 1 de enero de 1950, en que Aerolíneas Argentinas comenzó a operar con esa denominación. Heredaba así una flota mixta de aviones de sus predecesoras, a base de Short Sandringham de ALFA, Douglas DC-4 y DC-6 de FAMA, varios Avro York, Vickers Viking, Avro Lancastrian y Convair CV-240 de ZONDA, y, por supuesto, Douglas DC-3 de varias de ellas.

En marzo de 1950 Aerolíneas Argentinas inauguró servicios regulares con Douglas DC-6 a Nueva York, en tanto que los vuelos interiores corrían a cargo principalmente de los Convair y DC-3. Los últimos siguieron en activo durante otros 12 años. El 2 de marzo de 1959 la compañía aceptaba su primer de Havilland Comet 4 (matriculado LV-AHN) y el 19 de mayo de ese año inauguraba sus primeros servicios a reacción.

Las redes interiores y regionales entraron en la era del reactor cuando, el 15 de enero de 1962, la compañía recibió el primero de cuatro Sud-Aviation Caravelle VIN, matriculado LV-HGX. Los CV-240 fueron remplazados por los aparatos a turbohélice Hawker Siddeley HS 748, el primero de los cuales (LV-HGW) se recibió el 18 de enero de 1962; este modelo de fabricación británica entró en servicio, entre Buenos Aire y Bahía Blanca, el 2 de abril de 1962.

El 23 de noviembre de 1966 la compañía recibió su primer Boeing 707-387 (matriculado LV-ISA) y este modelo comenzó a remplazar a los Comet, de los que los dos últimos fueron vendidos en noviembre de 1971. Para operar en sus rutas interiores y regionales, Aerolíneas Argentinas encargó el Boeing 737-287 y, antes de recibir el primero de ellos (el LV-JMW el 27 de febrero de 1970), la compañía alquiló un Boeing 737-204 de Britannia Airways entre el 24 de enero y el 28 de abril de ese año. A estos birreactores estadounidenses se unió el 3 de diciembre de 1977 un Boeing 727-2M7 alquilado de Hughes Airwest, mientras que el 1 de diciembre de 1978 Aerolíneas recibía su primer Boeing 727-287 (LV-MIM). Esta compañía cubre sus rutas regionales e interiores con Fokker F.28 Felowship, en tanto que en los servicios de largo alcance a América del Norte, Europa, Sudáfrica y Extremo Oriente operan seis Boeing 747-287B, de los que el primero se recibió el 16 de diciembre de 1976 con la matrícula LV-LZD, y un único Boeing 747SP-087.



Seis Boeing 747-287B cubren la red internacional de largo alcance de Aerolíneas Argentinas.

Flota actual de Aerolíneas Argentinas

Boeing 707-387

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-ISC	19240
LV-JGR	19961

Boeing 727-287

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-MIM	21688
LV-MIN	21689
LV-MIO	21690
LV-OLN	22603
LV-OLO	22604
LV-OLP	22605
LV-OLR	22606

Boeing 727-2M7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-ODY	21823

Boeing 737-2D6

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TZ-ADL	20544

Boeing 737-287

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-JMW	20403
LV-JMX	20404
LV-JMY	20405
LV-JMZ	20406
LV-JND	20407
LV-JNE	20408
LV-JTD	20523
LV-JTO	20537
LV-LEB	20768
LV-LIU	20964
LV-LIV	20965
LV-LIW	20966

Boeing 747-287B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-MLO	21725
LV-MLP	21726
LV-MLR	21727
LV-OEP	22297
LV-OOZ	22592
LV-OPA	22593

Boeing 747SP-27

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-OHV	21786

Fokker F.28 Fellowship Mk 1000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-LOA	11085
LV-LOC	11083
LV-LRG	11046

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-MZD	11127

Flota suministrada por Editions JP

AVIANCA



La década de las aerolíneas americanas se constituyó el 5 de diciembre de 1919 como Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA). La compañía había sido fundada por tres residentes alemanes y cinco colombianos, e inició los primeros servicios regulares, entre Bogotá y Barranquilla, en setiembre de 1921; así, la duración del mismo trayecto por vía terrestre (de 10 a 14 días) quedaba reducido a ocho horas gracias a los primeros hidroaviones Junkers F.13. A raíz del éxito de esta primera ruta se inauguraron más servicios interiores, de modo que a finales de los años veinte SCADTA había erigido una completa red de cobertura.

En 1931 Pan American Airways adquirió el 80% de las acciones de la empresa colombiana. En junio de 1940 había desaparecido la antigua influencia alemana y ese mismo mes la aerolínea fue rebautizada Aerovías Nacionales de Colombia SA (AVIANCA) a raíz de que SCADTA se fusionase con Servicio Aéreo Colombiano (fundada en 1933). AVIANCA adquirió Aerovías Ramales Colombianas (ARCO) el 25 de abril de 1941 y con ella la aerolínea consiguió otras muchas rutas. En 1942 obtuvo sus primeros C-39 (Douglas DC-2), DC-3 y Boeing 247D. Tras la II Guerra Mundial la compañía cubría una amplia red doméstica. De agosto de 1946 a finales de 1951, AVIANCA realizó también servicios interiores en Ecuador. Los vuelos internacionales, a Balboa, comenzaron el 4 de enero de 1947, seguidos por servicios a Miami el 22 de enero. En marzo de 1950 se inauguraron vuelos internacionales, con los Douglas DC-4, a Madrid y Hamburgo. Los aviones de Douglas fueron remplazados en las rutas europeas en junio de 1951 por dos Lockheed L-749A Constellation (los HK-162 y HK-163), que se encargaron de su cobertura hasta que a su vez fueron remplazados en 1954 por los Super Constellation.

Antes de la recepción de su primer Boeing 720, en enero de 1962, AVIANCA alquiló dos Boeing 707-121 de Pan American e inició sus primeros servicios a reacción el 17 de octubre de 1960, a Nueva York y Miami. Los Super Constellation siguieron en los servicios internacionales hasta febrero de 1967, en que fueron remplazados por Boeing 727 (el primero fue el HK-1337, recibido el 26 de enero de 1967), y el nuevo modelo acabó por asumir todos los servicios de los «Connie». A finales de 1968 la compañía aceptó dos Hawker Siddeley 748 (HK-1408 y HK-1409) y hacia 1972 este modelo había reemplazado al DC-3, que había operado con esta compañía aproximadamente desde 1942.

El tipo más reciente de la compañía es el Boeing 747: el primero (N747AV, más tarde rematriculado HK-2000) fue entregado en noviembre de 1976 y comenzó a ser empleado en las rutas de larga distancia y alta densidad, como las rutas hacia Europa y Estados Unidos.

Flota actual de AVIANCA

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HK-1402	19741
HK-1410	20340
HK-1849	18766
HK-2015	19361
HK-2016	19276

Boeing 727

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HK-727	19127
HK-1337	19303
HK-1400	19662
HK-1401	19663
HK-1716	18999
HK-1717	18993
HK-1803	19035
HK-2845X	19005
HK-2846X	19007
HK-3133X	18895
HK-3151X	21343
HK-2152X	21344
N200AV	21930
N202AV	21931
N203AV	22474
N204AV	22475
N205AV	22476

Boeing 747

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HK-2900X	19733
HK-2980X	21730
N9664	20103

Flota suministrada por Editions JP